

BỘ CÔNG AN

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập – Tự do – Hạnh phúc

Số: /TTr-BCA

Hà Nội, ngày tháng năm 2019

TỜ TRÌNH

Đề nghị xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Công an xin trình Chính phủ đề nghị xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH LUẬT TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1. Thể chế hóa quan điểm, chủ trương của Đảng về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới

- Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá XII về một số vấn đề về tiếp tục đổi, mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của Hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả có quan điểm chỉ đạo: *"Một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính"*.

- 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 đề ra nhiệm vụ: *"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"*.

- 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 có nội dung: *"Cần 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. Việc phân công quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông thực hiện theo đúng tinh thần Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XII: Một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao cho một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính; khắc phục những hạn chế, bất*

cập hiện nay. Rà soát, hoàn thiện hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông, bảo đảm đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới."

- Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/02/2019 về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021 trong đó đề ra nhiệm vụ: *"Xây dựng và trình sửa đổi Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Rà soát, sửa đổi, bổ sung để trình cấp có thẩm quyền ban hành các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông cho phù hợp với tình hình mới."*

- Nghị quyết số 08-NQ/ĐUCA ngày 01/8/2017 của Đảng ủy Công an Trung ương về tiếp tục hoàn thiện pháp luật về an ninh, trật tự đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đề ra nhiệm vụ: *"Xây dựng dự án Luật bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ để quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo hướng chuyên nghiệp, hiệu quả, tập trung vào một đầu mối; tách bạch với các hoạt động đầu tư, xây dựng, phát triển, quản lý hạ tầng giao thông đường bộ; luật hóa các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ."*

Như vậy, việc nghiên cứu xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ là cần thiết để thể chế hóa quan điểm, chủ trương của Đảng, nhà nước về tổ chức bộ máy hành chính và hoàn thiện pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ cho phù hợp với tình hình mới.

2. Yêu cầu cấp thiết của thực tiễn hiện nay

2.1. Bất cập của Luật Giao thông đường bộ năm 2008

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định về 02 lĩnh vực rất khác nhau trong cùng một đạo luật, đó là lĩnh vực quản lý, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ và lĩnh vực quản lý về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Với phạm vi điều chỉnh của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 như vậy đã ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý chuyên sâu của nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, cần thiết phải được tách riêng thành 02 đạo luật độc lập, lý do cụ thể như sau:

+ Do một đạo luật cùng điều chỉnh 02 lĩnh vực khác nhau nên dẫn đến các quy định của Luật hoặc là chỉ phù hợp áp dụng cho lĩnh vực này, hoặc là chỉ phù hợp áp dụng cho lĩnh vực khác nên trong nhiều trường hợp đã gây khó khăn cho

các cơ quan chức năng trong việc lựa chọn các quy định phù hợp để áp dụng thi hành. Mặt khác, do được quy định trong cùng một đạo luật nên việc phân định nhiệm vụ, quyền hạn của các cơ quan chức năng chưa đúng, chưa rõ ràng, rành mạch và dẫn đến chồng chéo, bỏ trống chức năng, nhiệm vụ trong quá trình thực hiện, không có Bộ, ngành nào chịu trách nhiệm chính.

+ Thực tiễn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 với việc điều chỉnh 02 lĩnh vực trong cùng một đạo luật đã dẫn đến những khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện bởi nội dung của luật còn quy định chung, lồng ghép và để triển khai thực hiện được thì phải ban hành nhiều văn bản để quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành, nhiều quy định tồn tại ở văn bản dưới Luật như: Về tốc độ, hệ thống báo hiệu đường bộ, về điều kiện tham gia giao thông của phương tiện, chưa phù hợp với quan điểm pháp chế xã hội chủ nghĩa.... Mặt khác, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đang triển khai thực hiện và dự thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) không thể điều chỉnh tổng thể, bao quát hết các nội dung liên quan đến công tác quản lý nhà nước về an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ như: Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật; biện pháp quản lý người, phương tiện tham gia giao thông; các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; công tác giáo dục đạo đức nghề nghiệp và quản lý đội ngũ lái xe; trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ...

2.2. Tình hình thực tiễn về trật tự, an toàn giao thông

Vi phạm trật tự, an toàn giao thông, tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông diễn biến hết sức phức tạp. Theo thống kê của Bộ Công an, trong 10 năm (từ năm 2009 đến tháng 5/2019):

- Đã xảy ra 326.299 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 97.721 người, bị thương 329.756 người. Riêng năm 2018 tai nạn giao thông đường bộ xảy ra 18.490 vụ, làm chết 8.079 người, bị thương 14.732 người. Trung bình mỗi năm tai nạn giao thông cướp đi sinh mạng của gần 10.000 người. 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, tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng tai nạn giao thông, còn xảy ra nhiều vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng. Tuy số liệu báo cáo về tai nạn giao thông những năm gần đây có chiều hướng giảm

nhưng thực tế số liệu ở một số địa phương chưa chính xác, còn biểu hiện bệnh thành tích trong việc báo cáo tình hình.

- Đã xử lý 53.561.721 trường hợp vi phạm, nộp kho bạc nhà nước 23.939 tỷ đồng, tước giấy phép lái xe 3.444.919 trường hợp, tạm giữ 15.286.388 phương tiện; trung bình một năm đã xử lý trên 5 triệu trường hợp vi phạm. Người tham gia giao thông chưa thực sự tự giác chấp hành luật, các vi phạm phổ biến như: Điều khiển phương tiện vi phạm tốc độ, nồng độ cồn, sử dụng chất ma túy, không chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát, xử lý của người thi hành công vụ, tránh vượt, chuyển hướng, lùi xe không đúng quy định, chở quá số người quy định, không có giấy phép lái xe, không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông, phương tiện không đảm bảo an toàn kỹ thuật... Tình hình người tham gia giao thông coi thường pháp luật, không chấp hành thậm chí chống lại người thi hành công vụ diễn ra nhiều, đặc biệt là từ năm 1995 trở lại đây các vụ chống người thi hành công vụ diễn ra thường xuyên và ngày càng mạnh động, phức tạp: Theo thống kê trong 10 năm (từ 2009 đến 2019), toàn quốc xảy ra 528 vụ chống lại lực lượng làm công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, làm 7 đồng chí hy sinh, 166 đồng chí bị thương, bắt 507 đối tượng. Có nhiều nguyên nhân, tuy nhiên trong đó có nguyên nhân do hành lang pháp lý về trật tự, an toàn giao thông chưa đủ mạnh; công tác quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông còn nhiều bất cập, kém hiệu quả.

- Phương tiện giao thông tăng nhanh, bình quân từ 10-15%/năm, thực trạng tham gia giao thông ở Việt Nam hiện nay là giao thông hỗn hợp với rất nhiều các loại phương tiện cơ giới, thô sơ, xe 3, 4 bánh tự chế..., trong đó chủ yếu là xe cá nhân. Trong khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa có các chính sách, quy định quản lý quy mô, kiểm soát sự gia tăng phương tiện để đảm bảo đồng bộ với sự phát triển của cơ sở hạ tầng, điều kiện kinh tế xã hội Việt Nam; dẫn tới mất trật tự, an toàn giao thông trên các tuyến giao thông và ùn tắc giao thông nghiêm trọng tại các đô thị lớn, thực tế cho thấy đang không điều tiết được tốc độ gia tăng phương tiện, nhất là phương tiện cá nhân và chưa có cơ chế hiệu quả bảo đảm cho sự phát triển phương tiện giao thông công cộng.

- Hoạt động giao thông đường bộ chiếm tỷ lệ trên 90% các loại hình tham gia giao thông và loại hình vận tải hiện nay. Thực tiễn công tác quản lý nhà

nước về bảo vệ an ninh quốc gia, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội cho thấy về cơ bản các loại tội phạm đều diễn ra trên các tuyến giao thông đường bộ và nhiều đối tượng lợi dụng hoạt động giao thông để phạm tội, gây rối an ninh trật tự, biểu tình trái pháp luật nhưng hiện nay chưa có văn bản luật với giá trị pháp lý cao quy định cụ thể về bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đấu tranh phòng, chống tội phạm và các hành vi vi phạm pháp luật liên quan đến hoạt động giao thông đường bộ.

3. Lịch sử lập pháp của Việt Nam và tham khảo kinh nghiệm lập pháp quốc tế

Từ năm 1945 đến năm 2000, Hệ thống pháp luật Việt Nam có Nghị định số 348-NĐ ngày 03/12/1955 ban hành luật đi đường bộ; Nghị định số 44-NĐ ngày 27/5/1958 sửa đổi luật đi đường bộ ban hành kèm theo Nghị định số 348-NĐ ngày 03/12/1955; Quyết định liên bộ 176-QĐ/LBGTVT-NV ngày 9/12/1989 ban hành điều lệ trật tự, an toàn giao thông vận tải đường bộ; Nghị định 36-CP ngày 29/5/1995 về bảo đảm an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị; Nghị định số 75/1998/NĐ-CP ngày 26/9/1998 về bổ sung, sửa đổi một số điều của Nghị định số 36/CP ngày 29/5/1995 quy định về công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Các văn bản này chỉ quy định về quy tắc giao thông, các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và chủ thể quản lý nhà nước về giao thông đường bộ. Ngoài ra tham khảo kinh nghiệm lập pháp của một số nước trên thế giới như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Đức, Nga, Australia... thì các nội dung liên quan đến quản lý về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ cho thấy các nước này đều quy định trong đạo luật riêng, độc lập, còn những nội dung về xây dựng, phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng giao thông, kinh doanh vận tải cũng có đạo luật riêng quy định.

4. Các quy định của Luật giao thông hiện hành chưa thể hiện được là trung tâm, chưa đủ mạnh để bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, giảm tai nạn giao thông, thúc đẩy văn hóa giao thông ở Việt Nam tiệm cận với văn hóa giao thông các nước phát triển; quá nhiều văn bản dưới luật, sức mạnh để bảo đảm "trật tự", "an toàn" nằm ngoài Luật giao thông.

Quán triệt và thực hiện chủ trương, đường lối lãnh đạo của Đảng, chỉ đạo của Chính phủ, xuất phát từ yêu cầu đòi hỏi của tình hình thực tế, đồng thời

khảo sát kinh nghiệm quốc tế, Bộ Công an nhận thấy lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông và lĩnh vực quản lý, phát triển kết cấu hạ tầng, quản lý vận tải là 2 vấn đề rất lớn, không thể tồn tại trong cùng một đạo luật mà cần phải tách thành 02 đạo luật độc lập để điều chỉnh chuyên sâu, cụ thể hơn, khoa học hơn, đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước nhưng vẫn đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG LUẬT TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1. Mục đích xây dựng Luật

- Thống nhất hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ:

Để thống nhất quản lý hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ cần có một hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật thống nhất, tránh sự chồng chéo, mâu thuẫn. Để làm được điều này cần có sự chỉ đạo thống nhất từ các cấp cao nhất; sự đồng thuận, thống nhất của các Bộ, ngành, địa phương, tránh lợi ích cục bộ, không vì lợi ích toàn cục, lợi ích của người dân; xác định rõ trách nhiệm của từng cơ quan, tổ chức, cá nhân.

- Đảm bảo tính minh bạch, đồng bộ, tạo cơ sở pháp lý thống nhất áp dụng các quy định về xử lý vi phạm giao thông đường bộ:

Quy định cụ thể quy tắc tham gia giao thông đường bộ trong Luật, không đưa vào văn bản dưới luật để làm cơ sở pháp lý quy định thống nhất việc xử lý vi phạm giao thông đường bộ vừa là một trong những mục tiêu, vừa là một trong những yêu cầu cần quán triệt.

- Đảm bảo các quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân:

Đây là mục tiêu rất quan trọng trong trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Trong quá trình thực hiện công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông phải hết sức tôn trọng quyền lợi của các bên có liên quan, chú trọng bảo vệ lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân. Tính công bằng trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông giúp nâng cao hiệu quả của công tác đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân.

- Đáp ứng yêu cầu đơn giản hóa thủ tục hành chính:

Cải cách thủ tục hành chính là một chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước, đã được triển khai thực hiện trong nhiều năm qua và thu được những kết quả quan trọng, góp phần tích cực trong việc cải thiện đáng kể môi trường sống, bảo vệ tốt hơn quyền, lợi ích hợp pháp của người tham gia giao thông. Việc sửa đổi theo hướng đơn giản hơn nữa các quy định mang tính quy trình, thủ tục trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ nhằm đáp ứng các yêu cầu đơn giản hóa thủ tục hành chính.

- Góp phần hoàn thiện cơ sở pháp lý về bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội.

Công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông là một nội dung trong công tác bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, việc xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ góp phần hoàn thiện cơ sở pháp lý về bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội để lực lượng Công an nhân dân thực hiện công tác quản lý về an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đấu tranh phòng, chống tội phạm và các hành vi vi phạm pháp luật liên quan đến hoạt động giao thông đường bộ.

- Thực hiện đúng tinh thần chỉ đạo tại Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XII *"Một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao cho một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính"*, vì vậy nếu công tác quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ được quy định tập trung vào một Bộ, ngành sẽ chuyên nghiệp, hiệu quả.

2. Quan điểm xây dựng Luật

- Bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp và tính thống nhất của văn bản quy phạm pháp luật trong hệ thống pháp luật; tuân thủ quy định của các văn bản pháp luật khác có liên quan.

- Quán triệt quan điểm, chủ trương của Đảng, Nhà nước.

- Đảm bảo xây dựng Luật đúng theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015.

- Tham khảo có chọn lọc pháp luật của một số nước tiên tiến trên thế giới như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Anh, Đức, Nga, Australia, Singapore... Luật giao thông chỉ quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông không quy định về kết cấu hạ tầng giao thông, kinh doanh vận tải.

III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA LUẬT

1. Phạm vi điều chỉnh của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ

- Quy định về đi đường bộ: Các quy tắc tham gia giao thông đường bộ của người và phương tiện giao thông đường bộ phù hợp với pháp luật quốc tế và tình hình thực tế Việt Nam trong giai đoạn hiện nay, cũng như trong những năm tiếp theo.

- Quy định về phương tiện, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ:

+ Quy định cụ thể các biện pháp quản lý phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

+ Quy định cụ thể các biện pháp quản lý người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

- Quy định về tổ chức, chỉ huy, điều khiển và giải quyết ùn tắc giao thông đường bộ: Quy định về phân làn, phân luồng, phân tuyến và quy định thời gian đi lại cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định các đoạn đường cấm đi, đường đi một chiều, nơi cấm dừng, cấm đỗ, cấm quay đầu xe; thực hiện các biện pháp chỉ huy, điều khiển giao thông, các biện pháp ứng cứu khi có sự cố xảy ra và các biện pháp khác về đi lại trên đường bộ để bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

- Quy định về giải quyết tai nạn giao thông đường bộ: Quy định trách nhiệm của cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra tai nạn giao thông; bổ sung thêm các quy định xem xét hình ảnh ghi nhận từ phương tiện giám sát hành trình trên phương tiện, các camera giám sát giao thông để giải quyết tai nạn giao thông cho khách quan, chính xác.

- Quy định về giám sát việc thi hành pháp luật và trách nhiệm pháp lý: Quy định về công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính đường bộ; quy định giám sát việc thi hành pháp luật qua trung tâm thông tin chỉ huy giao

thông đường bộ; trách nhiệm pháp lý của người tham gia giao thông, của chủ phương tiện, của cơ quan tổ chức có liên quan và của người, cơ quan thi hành công vụ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Quy định về quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ gồm: Nội dung quản lý nhà nước, phân công trách nhiệm rõ quản lý nhà nước của Bộ, ngành, địa phương.

2. Đối tượng áp dụng

Luật áp dụng đối với 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.

IV. MỤC TIÊU, NỘI DUNG CỦA CHÍNH SÁCH, GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH TRONG ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG LUẬT TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1. Chính sách 1: Hệ thống báo hiệu đường bộ, tốc độ và khoảng cách giữa các xe

1.1. Mục tiêu của chính sách

- Khắc phục các tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008:

+ Khoản 4 Điều 10 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định biển báo hiệu đường bộ gồm năm nhóm, tuy nhiên thực tế hiện nay phát sinh thêm nhóm biển mới "Nhóm biển sử dụng trên các tuyến đường đối ngoại", nhóm biển này tuân thủ theo các quy định của các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên;

+ Khoản 8 Điều 10 và Khoản 2 Điều 12 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 giao trách nhiệm cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành văn bản dưới Luật quy định cụ thể về báo hiệu đường bộ và tốc độ, khoảng cách xe cơ giới trên các tuyến quốc lộ.

- Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định cụ thể về hệ thống báo hiệu đường bộ, tốc độ và khoảng cách giữa các xe khi tham gia giao thông để hạn chế thấp nhất việc phải ban hành các văn bản dưới Luật để tổ chức thực hiện.

1.2. Nội dung của chính sách

Quy định cụ thể về hệ thống báo hiệu đường bộ, tốc độ và khoảng cách giữa các xe khi tham gia giao thông để hạn chế thấp nhất việc phải ban hành các

văn bản dưới Luật để tổ chức thực hiện, khắc phục các tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

1.3. Giải pháp thực hiện chính sách đã được lựa chọn và lý do lựa chọn

- Giải pháp thực hiện chính sách: Điều chỉnh, bổ sung và quy định cụ thể hệ thống báo hiệu đường bộ, tốc độ và khoảng cách giữa các xe khi tham gia giao thông đường bộ vào dự thảo Luật.

- Lý do: Để phù hợp với xu thế phát triển, đáp ứng yêu cầu thực tiễn trong công tác quản lý nhà nước nói chung và quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông nói riêng.

2. Chính sách 2: Quy định về đi đường bộ

2.1. Mục tiêu của chính sách

- Khắc phục các tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008:

Một số quy định của Luật Giao thông đường bộ hiện hành chưa nội luật hóa quy định trong Công ước Viên và 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 còn người điều khiển ô tô không quy định; tuy nhiên, Công ước Viên bắt buộc Luật quốc gia phải quy định người điều khiển phương tiện không được phép sử dụng 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 (Điều 9 khoản 2); 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.

+ Điều 30 và Điều 31 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đang quy định người điều khiển mô tô, xe gắn máy, xe đạp, xe thô sơ không được đi dàn hàng ngang và phải đi theo hàng một; tuy nhiên, việc đi hai hàng hay nhiều hàng sẽ không cần quy định đối với các tuyến đường dành riêng cho loại phương tiện khi đó nếu tình trạng bề rộng mặt đường đủ điều kiện sẽ tổ chức giao thông phù

hợp theo hình thức này. Do đó, trong trường hợp kết cấu hạ tầng giao thông Việt Nam đạt đến được mức độ nhất định sẽ không cần quy định này nữa.

Ngoài ra còn một số nội dung khác chưa phù hợp giữa Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa nội luật hóa quy định của Công ước Viên 1968 như: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống báo hiệu đường bộ, ký hiệu quốc gia trên xe rơ moóc, điều kiện, kỹ thuật của phương tiện, quy tắc dành cho người đi bộ hiện nay đang được bảo lưu.

- Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ chỉ tập trung quy định các quy tắc an toàn giao thông như các quy tắc tránh, vượt, chuyển hướng, lùi, dừng đỗ phương tiện... một cách đơn giản, dễ hiểu nhất để người tham gia giao thông dễ nhớ, dễ hiểu và thực hiện.

Quy định cụ thể, toàn diện các quy tắc giao thông đường bộ vào Luật, không phải ban hành nhiều văn bản dưới Luật để tổ chức thực hiện, khắc phục các tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

2.2. Nội dung của chính sách

Quy định cụ thể về quy tắc tham gia giao thông đường bộ để hạn chế thấp nhất việc phải ban hành các văn bản dưới Luật để tổ chức thực hiện, khắc phục các tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

2.3. Giải pháp thực hiện chính sách đã được lựa chọn và lý do lựa chọn

- Giải pháp thực hiện chính sách: Điều chỉnh, bổ sung và quy định cụ thể các quy tắc giao thông đường bộ vào dự thảo Luật.

- Lý do: Để phù hợp với xu thế phát triển, đáp ứng yêu cầu thực tiễn trong công tác quản lý nhà nước nói chung và quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông nói riêng

3. Chính sách 3: Quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông

3.1. Mục tiêu giải quyết của chính sách

Khắc phục các tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 do chưa có chính sách, biện pháp cụ thể để kiểm soát phương tiện và người điều khiển phương tiện một cách hiệu quả, gây ra sự mất kiểm soát trong việc phát triển các

loại phương tiện giao thông và chất lượng, trình độ, kỹ năng, ý thức chấp hành pháp luật của người điều khiển phương tiện.

3.2. Nội dung của chính sách

Quy định cụ thể về phương tiện (khái niệm, kiểu, loại, điều kiện tham gia giao thông của phương tiện), quy định cụ thể về điều kiện của người điều khiển phương tiện để dễ vận dụng, thực hiện, đảm bảo công tác quản lý, tránh việc do luật không quy định nên nhiều phương tiện tham gia giao thông không được quản lý và sự tùy tiện trong việc chấp hành pháp luật của người điều khiển phương tiện, gây khó khăn và tiềm ẩn nhiều nguy cơ về tai nạn giao thông và mất an ninh, trật tự.

3.3. Giải pháp thực hiện chính sách đã được lựa chọn và lý do lựa chọn

- Giải pháp thực hiện chính sách: Quy định rõ khái niệm về xe cơ giới xe thô sơ, xe tự chế, xe công nông, xe máy kéo, xe máy điện, xe đạp điện... quy rõ về điều kiện của người điều khiển phương tiện.

- Lý do:

- + Tạo cơ sở pháp lý để tổ chức thực hiện trên thực tế;
- + 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, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ;
- + Tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp và các bên có liên quan tiếp cận thông tin giao thông dễ dàng và thuận tiện.

4. Chính sách 4: Tổ chức, chỉ huy, điều khiển và giải quyết ùn tắc giao thông đường bộ

4.1. Mục tiêu của chính sách

Khắc phục tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa quy định cụ thể về nội dung tổ chức, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc thông.

4.2. Nội dung của chính sách

Quy định cụ thể về tổ chức, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc thông qua các biện pháp: Phân làn, phân luồng, phân tuyến và quy định thời gian đi lại cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định các đoạn đường cấm đi, đường đi một chiều, nơi cấm dừng, cấm đỗ, cấm quay đầu xe; thực hiện các biện pháp chỉ huy, điều khiển giao thông, các biện pháp ứng cứu khi có sự cố xảy ra và các biện pháp khác về đi lại trên đường bộ để bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.

4.3. Giải pháp thực hiện chính sách đã được lựa chọn và lý do lựa chọn

- Giải pháp thực hiện chính sách: Điều chỉnh, bổ sung và quy định cụ thể về phân làn, phân luồng, phân tuyến và quy định thời gian đi lại cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định các đoạn đường cấm đi, đường đi một chiều, nơi cấm dừng, cấm đỗ, cấm quay đầu xe; thực hiện các biện pháp chỉ huy, điều khiển giao thông, các biện pháp ứng cứu khi có sự cố xảy ra và các biện pháp khác về đi lại trên đường bộ.

- Lý do: Để phù hợp với xu thế phát triển, đáp ứng yêu cầu thực tiễn trong công tác quản lý nhà nước nói chung và quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông nói riêng.

5. Chính sách 5: Giải quyết tai nạn giao thông đường bộ

5.1. Mục tiêu của chính sách

Do Luật Giao thông đường bộ chưa quy định cụ thể về công tác giải quyết tai nạn giao thông đường bộ nên cần thiết phải bổ sung để làm cơ sở pháp lý cho lực lượng thực thi công vụ thực hiện nhiệm vụ.

5.2. Nội dung của chính sách

Bổ sung quy định cụ thể về công tác giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của lực lượng thực thi công vụ để tạo hành lang pháp lý cho lực lượng thực thi công vụ thực hiện nhiệm vụ.

5.3. Giải pháp thực hiện chính sách đã được lựa chọn và lý do lựa chọn

- Giải pháp thực hiện chính sách: Quy định rõ ràng các về công tác giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của lực lượng thực thi công vụ.

- Lý do:

+ Làm hành lang pháp lý cho lực lượng thực thi công vụ thực hiện nhiệm vụ.

+ 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 giải quyết tai nạn giao thông đường bộ.

6. Chính sách 6: Giám sát việc thi hành pháp luật và trách nhiệm pháp lý

6.1. Mục tiêu của chính sách

Do Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa quy định cụ thể về giám sát việc thi hành pháp luật và trách nhiệm pháp lý trong thực thi Luật Giao thông đường bộ nên cần thiết phải bổ sung để làm cơ sở pháp lý cho lực lượng thực thi công vụ thực hiện nhiệm vụ.

6.2. Nội dung của chính sách

Bổ sung quy định cụ thể về công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính đường bộ; quy định giám sát việc thi hành pháp luật qua trung tâm thông tin chỉ huy giao thông đường bộ; trách nhiệm pháp lý của người tham gia giao thông, của chủ phương tiện, của cơ quan tổ chức có liên quan và của người, cơ quan thi hành công vụ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ để tạo hành lang pháp lý cho lực lượng thực thi công vụ thực hiện nhiệm vụ.

6.3. Giải pháp thực hiện chính sách đã được lựa chọn và lý do lựa chọn

- Giải pháp thực hiện chính sách: Quy định rõ ràng về công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính đường bộ; quy định giám sát việc thi hành pháp luật qua trung tâm thông tin chỉ huy giao thông đường bộ; trách nhiệm pháp lý của người tham gia giao thông, của chủ phương tiện, của cơ quan, tổ chức có liên quan và của người, cơ quan thi hành công vụ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Lý do:

+ Làm hành lang pháp lý cho lực lượng thực thi công vụ thực hiện nhiệm vụ;

+ 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 tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính đường bộ.

7. Chính sách 7: Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông.

7.1. Mục tiêu của chính sách

Khắc phục tồn tại của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 do việc phân công trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường bộ và trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo Luật Giao thông đường bộ chưa phù hợp. Cụ thể:

- Ở hầu hết các nước trên thế giới lực lượng Cảnh sát đều đảm nhiệm việc đăng ký, quản lý phương tiện giao thông, kiểm tra kỹ thuật an toàn giao thông của phương tiện giao thông, tổ chức giao thông, cưỡng chế thi hành Luật giao thông, điều tra giải quyết tai nạn giao thông, tuyên truyền, hướng dẫn Luật giao thông.

- Ở nước ta, theo Luật Giao thông đường bộ hiện hành:

Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

Bộ Công an thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan; thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp trong việc cung cấp số liệu đăng ký phương tiện giao thông đường bộ, dữ liệu về tai nạn giao thông và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe.

Bộ Quốc phòng thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ.

Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ

chức thực hiện quản lý nhà nước về giao thông đường bộ theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương.

Do việc phân công nhiệm vụ chồng chéo như trên nên trách nhiệm về trật tự, an toàn giao thông được cho là trách nhiệm chung, không có ngành nào chịu trách nhiệm chính. Xuất hiện tình trạng đùn đẩy, né tránh, cục bộ ngành.

7.2. Nội dung của chính sách

Quy định trách nhiệm cụ thể cho một Bộ, ngành thực hiện để đảm bảo chuyên sâu, tránh sự chồng chéo, mâu thuẫn, lợi ích cục bộ, đùn đẩy trách nhiệm.

7.3. Giải pháp thực hiện chính sách đã được lựa chọn và lý do lựa chọn

- Giải pháp thực hiện chính sách: Quy định trách nhiệm cụ thể cho Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ và Quốc hội về công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ để đảm bảo chuyên sâu, tránh sự chồng chéo, mâu thuẫn, lợi ích cục bộ, đùn đẩy trách nhiệm.

- Lý do:

+ Khắc phục được những thiếu sót của pháp luật, tạo cơ sở pháp lý cho việc quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ; làm cơ sở để công khai, minh bạch, hiện đại hóa công tác quản lý giao thông;

+ Giải quyết được tận gốc vấn đề, khắc phục được tình trạng chồng chéo và đùn đẩy trách nhiệm khi thực hiện, nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật

V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN ĐẢM BẢO CHO VIỆC THI HÀNH LUẬT SAU KHI ĐƯỢC THÔNG QUA

Sau khi dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thông qua, cần phải tổ chức triển khai một số nội dung sau:

- Ban hành mới và sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật để quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Tổ chức tuyên truyền, phổ biến nội dung Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ đến toàn thể nhân dân trong cả nước; tập huấn nội dung của Luật cho cán bộ, công chức và cán bộ, chiến sỹ Công an nhân dân thực thi Luật.

- Tiếp tục đào tạo, bồi dưỡng và sắp xếp, bố trí số cán bộ, công chức và cán bộ, chiến sỹ Công an nhân dân đang làm nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông tiếp tục thực hiện nhiệm vụ trên cơ sở phù hợp với điều kiện thực tiễn và khả năng bố trí kinh phí từ ngân sách nhà nước.

VI. THỜI GIAN DỰ KIẾN TRÌNH THÔNG QUA VĂN BẢN

Bộ Công an kiến nghị trình Chính phủ báo cáo Ủy ban thường vụ Quốc hội đề trình Quốc hội đưa dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2020 của Quốc hội khóa XIV; dự kiến trình Quốc hội cho ý kiến tại Kỳ họp thứ 9 Quốc hội Khóa XIV (tháng 5/2020) và xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 10 Quốc hội Khóa XIV (tháng 10/2020).

Trên đây là Tờ trình đề nghị xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Bộ Công an xin kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

(Hồ sơ gửi kèm gồm: Báo cáo đánh giá tác động của chính sách; đề cương dự thảo Luật; Báo cáo Tổng kết 10 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).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- V03;
- Lưu: VT, C08(P1).

BỘ TRƯỞNG

Đại tướng Tô Lâm

