

Ngày 26.3.2024

TÀI LIỆU TUYÊN TRUYỀN
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 (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

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 tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đô thị, Luật Quy hoạch, Luật Xây dựng, Luật giá....

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 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 pháp 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

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

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 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.

- Kỳ họp thứ 6, Quốc hội Khóa XV (tháng 11/2023) đã thảo luận ở tổ và ở hội trường dự án Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ.

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

Sau khi tiếp thu các ý kiến tham gia đóng góp tại Kỳ họp thứ 6, Quốc hội thứ XV, Ban soạn thảo đã chỉnh sửa, bổ sung và hoàn thiện dự thảo dự án Luật TTATGT đường bộ. So với dự thảo Luật trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 6, dự thảo Luật đã được chỉnh lý 09 chương, 89 điều, số chương giữ nguyên và tăng 08 điều do bổ sung 05 điều mới (Điều 36 Biển số xe, Điều 37 - Đấu giá biển số, Điều 57 - Điểm của giấy phép lái xe, Điều 84 - Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn GTĐB, Điều 88 - Sửa đổi, bổ sung một số điều, khoản, điểm của các luật có liên quan); gộp 04 điều thành 02 điều (Gộp Điều 57 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách bằng xe ô tô và Điều 58 - Trách nhiệm của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe ô tô vận chuyển hành khách thành Điều 44 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hành khách; gộp Điều 39 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô và Điều 59 - Trách nhiệm của người lái xe vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô thành Điều 48 - Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hàng hóa); tách nội dung của một số điều thành 05 điều khác (Điều 7 - Giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGTĐB (tách ra từ Điều 6); Điều 34 - Phân loại phương tiện (tách ra từ Điều 3); Điều 68 - Di chuyển phương tiện vi phạm dừng, đỗ trên đường bộ gây cản trở, ùn tắc giao thông hoặc nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông (tách ra từ Điều 63); Điều 70 - Hệ thống giám sát bảo đảm an ninh trật tự, xử lý vi phạm TTATGTĐB, hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe trên đường bộ (tách ra từ Điều 64); Điều 74 - Trung tâm chỉ huy giao thông (tách ra từ Điều 67). Dự thảo Luật sau khi được tiếp thu, chỉnh lý đạt được sự đồng thuận giữa cơ quan thẩm tra và cơ quan soạn thảo.

V. NỘI DUNG CƠ BẢN VÀ NHỮNG ĐIỂM BỔ SUNG MỚI

1. Chương I. Những quy định chung

Gồm 09 điều, từ Điều 1 đến Điều 9, 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 pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; giáo dục kiến thức pháp luật về TTATGT đường bộ; cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; các hành vi bị nghiêm cấm.

- Bổ sung mới Điều 7 Giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

1. Giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ cho trẻ em mầm non, học sinh, sinh viên, người học trong các trường của cơ quan nhà nước, tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội, cơ sở giáo dục thuộc hệ thống giáo dục quốc dân.

2. Cơ sở giáo dục có trách nhiệm lồng ghép kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vào chương trình chính khóa phù hợp với từng ngành học, cấp học.

3. Trường trung học phổ thông và cơ sở giáo dục nghề nghiệp chủ trì, phối hợp với lực lượng Cảnh sát giao thông hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn theo quy định cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi học tại cơ sở giáo dục đó.

4. Bộ Giáo dục và đào tạo chủ trì, phối hợp với Bộ Công an và các Bộ, ngành có liên quan xây dựng, tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về 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.

Căn cứ để bổ sung

- Khoản 1 Điều 9 dự thảo Luật này nghiêm cấm hành vi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn.

Bộ Công an, Bộ Y tế tổ chức nghiên cứu, tham khảo kinh nghiệm quốc tế, tổ chức điều tra xã hội học, hội thảo khoa học về: ***“Tác hại của rượu, bia đối với người tham gia giao thông đường bộ”***, lấy ý kiến các chuyên gia y tế tại các bệnh viện lớn của Việt Nam. Kết quả cho thấy:

+ Rượu bia ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe tâm thần và hành vi của con người đặc biệt là những người sau khi sử dụng rượu bia điều khiển phương tiện tham gia giao thông; các nhà khoa học đều đồng thuận cao, phải xử lý nghiêm người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ có sử dụng rượu, bia. Vì những con số đáng báo động về tác hại của rượu, bia: **(1)** Từ tháng 6/2022 đến tháng 12/2023 số người chết và bị thương vì tai nạn giao thông đường bộ liên quan đến rượu, bia chiếm 20% tổng số người chết và bị thương do tai nạn giao thông đường bộ gây ra, trong số đó 80% là lỗi do người điều khiển phương tiện đã sử dụng rượu, bia gây ra; theo thống kê, điều tra xã hội học đối với 43.765 phạm nhân đang chấp hành án phạt tù tại các trại giam của Bộ Công an thì có 22.442 phạm nhân trước khi phạm tội đã sử dụng rượu, bia, (chiếm 51,28%, đối với 07 nhóm tội danh như: Giết người, cố ý gây thương tích, gây rối trật tự công cộng, hiếp dâm, chống người thi hành công vụ, vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ và vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy); **(2)** Từ năm 2018 đến năm 2023, tổng số lượt nạn nhân đến cấp cứu, điều trị tại các cơ sở khám bệnh, chữa bệnh do tai nạn giao thông đường bộ gây ra là 2.742.395 lượt người, số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não là 381.269 lượt người (chiếm 13,9%). Trong đó, số nạn nhân có liên quan đến rượu, bia là 425.619 lượt người, số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não là 70.522 lượt người (chiếm 16,6%). Như vậy, tỷ lệ số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não vì tai nạn giao thông đường bộ do có liên quan đến rượu, bia cao hơn tỷ lệ số lượt nạn nhân bị chấn thương sọ não nói chung; **(3)** Việc kiểm soát vi phạm nồng độ cồn đối với lái xe đang phát huy rất hiệu quả. Trong năm 2023, sau khi lực lượng chức năng tăng cường xử lý đối với người điều khiển phương tiện vi phạm nồng độ, số vụ tai nạn giao thông

liên quan đến sử dụng rượu bia giảm 25% số vụ, 50% số người chết, 22% số người bị thương so với cùng kỳ năm 2022. Do đó, cần tiếp tục duy trì việc kiểm soát, xử lý quyết liệt, phát huy hiệu quả hơn nữa của chủ trương này.

+ Sử dụng rượu bia khi lái xe là vấn đề xã hội không chỉ ở Việt Nam mà cả trên thế giới. Hiện nay, các quốc gia trên thế giới quy định xử lý rất nghiêm khắc đối với người điều khiển phương tiện có nồng độ cồn, chia làm 02 nhóm: *Nhóm các quốc gia nghiêm cấm tuyệt đối vi phạm nồng độ cồn và Nhóm các quốc gia quy định về ngưỡng nồng độ cồn trong máu, trong hơi thở được phép đối với người lái xe, theo đối tượng: Mức chuẩn, Người lái xe thương mại (taxi, xe buýt, lái xe thuê) và người mới lái xe.* Tuy nhiên, trong điều kiện văn hóa và giao thông ở Việt Nam hiện nay thực sự rất cần nồng độ cồn bằng không khi điều khiển phương tiện, vì:

(+) Điều kiện giao thông ở Việt Nam hiện nay có nhiều đặc thù; ở các nước phát triển chủ yếu là xe ô tô đi đúng theo làn và khoảng cách phù hợp với tốc độ, như quy định tại Australia xe sau cách xe trước một khoảng an toàn hai giây. Tức là nếu xe trước đi qua một mốc nào đó, thì ít nhất hai giây sau, xe đi sau mới vượt qua mốc đó. Điều này cho phép lái xe có khoảng 0,5 giây để nhận biết tình huống khẩn cấp, 0,5 giây tiếp theo để có phản xạ và phương án phù hợp và một giây cuối cùng để thực hiện phương án như phanh gấp hay đánh lái sang làn. Như vậy nếu có vi phạm xảy ra tai nạn thì cũng hạn chế tai nạn liên hoàn. Theo khoảng cách này, nếu ô tô đi với vận tốc 40 km/h, thì khoảng cách giữa hai xe là hơn 22 m. Điều này là không tưởng ở Việt Nam, nơi các xe chỉ cách nhau khoảng một vài mét, dù vẫn di chuyển với vận tốc 40 km/h. Giao thông trên đường tại Việt Nam đòi hỏi tài xế phải duy trì sự tỉnh táo và phản xạ nhanh hơn rất nhiều lần nếu tình huống bất ngờ xảy ra.

(+) Theo khảo sát của một số Tổ chức quốc tế, Việt Nam là một trong số nước có mức tiêu thụ rượu, bia và đồ uống có cồn đứng vào loại cao trên thế giới (*thứ hai trong khu vực Đông Nam Á, thứ 10 châu Á và thứ 29 trên thế giới về tiêu thụ rượu, bia*), đây là tỷ lệ rất đáng báo động. Rượu bia là một trong những nguy cơ gây tàn tật và tử vong hàng đầu tại Việt Nam, sử dụng rượu bia đang gây nên gánh nặng đối với y tế, kinh tế và gia tăng các vấn đề xã hội (*hơn 50% các vụ án giết người; gây rối trật tự công cộng; hiếp dâm; vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, người phạm tội trước khi gây án có sử dụng rượu bia, hơn 30% các vụ bạo lực gia đình ở Việt Nam có liên quan đến sử dụng rượu bia*). Do đó, việc kiểm soát chặt chẽ nồng độ cồn ngoài ý nghĩa đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông còn có ý nghĩa xã hội sâu sắc.

Trong khi đó, văn hóa ẩm thực của Việt Nam có nhiều điểm đặc thù, có tính cả nể. Nếu quy định nồng độ bằng không thì không uống. Nhưng nếu có một hạn mức nào đó thì lái xe có thể gặp trường hợp bị ép uống. Bên cạnh đó, đồ uống có cồn gây nghiện, đã bắt đầu uống là không dễ dừng, mà khi đã say thì sẽ khó nhớ luật quy định gì. Có trường hợp nhậu từ hôm trước mà hôm sau vẫn bị phạt vì uống quá nhiều hoặc do cơ địa, nhiều người hôm trước nhậu say, hôm sau vẫn văng đầu nhưc óc cả ngày, ảnh hưởng tới khả năng lái xe. Việc lái xe trong trạng

thái thiếu tinh táo có thể gây ra thảm họa với những người vô tội như một số trường hợp lái xe say rượu gây tai nạn liên hoàn thời gian qua.

Bên cạnh đó, ý thức tham gia giao thông của một bộ phận người dân hiện nay chưa tốt, xem thường pháp luật, cố ý vi phạm pháp luật về giao thông, thậm chí thách thức lực lượng chức năng khi bị kiểm tra, xử lý. Khi một ý thức tồi có thể cướp đi sinh mạng của nhiều người, do đó, xã hội rất cần sự nghiêm khắc.

(+) Hiện quy định cấm người tham gia giao thông điều khiển phương tiện sau khi sử dụng rượu, bia (trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn) đã được quy định tại Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia; Luật không cấm uống rượu, bia mà chỉ cấm uống rượu, bia sau đó điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

Với các lý do nêu trên và tiếp tục kế thừa quy định của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia cấm người điều khiển phương tiện có nồng độ cồn tham gia giao thông để có chế tài xử lý nghiêm khắc, dần hình thành thói quen, văn hóa “Đã uống rượu bia không lái xe”. Sau khi ý thức, văn hóa giao thông hình thành tốt có thể nghiên cứu điều chỉnh cho phù hợp.

2. Chương II. Quy tắc giao thông đường bộ

Gồm 24 điều, từ Điều 10 đến Điều 33, 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 đường bộ; người điều khiển, người được chở, hàng hoá xếp trên xe thô sơ; người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi, điều khiển xe vật nuôi kéo đi trên đường bộ; người lái xe, người được chở trên xe mô tô, xe gắn máy.

Khoản 3 Điều 10 sửa đổi, bổ sung một số nội dung có liên quan đến an toàn cho trẻ em khi ngồi trên xe ô tô, ưu tiên trợ giúp khi xảy ra TNGT đối với nhóm yếu thế, kể cả trẻ em; 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; đề nghị có lộ trình thực hiện việc sử dụng thiết bị an toàn cho trẻ em: *“Người lái xe phải hướng dẫn, sử dụng thiết bị an toàn phù hợp cho trẻ em dưới 10 tuổi và chiều cao dưới 1,35 mét được chở trên xe ô tô khi không có người lớn ngồi cùng, trừ xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách theo quy định của pháp luật đường bộ”*.

3. Chương III. Phương tiện giao thông đường bộ

Gồm 21 điều, từ Điều 34 đến Điều 54, quy định về: phân loại phương tiện giao thông đường bộ; điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ; đấu giá biển số xe; quản lý, cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký xe và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ; niên hạn sử dụng của xe cơ giới; 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; trách nhiệm của cơ sở đăng kiểm, 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 đối với phương tiện vận tải đường bộ trong đô thị; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hành khách; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô chở học sinh, trẻ em mầm non; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe mô tô, xe gắn máy, xe thô sơ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe bốn bánh có gắn động cơ vận chuyển hành khách, hàng hóa; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô vận chuyển hàng hóa; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với phương tiện vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với phương tiện vận chuyển hàng hóa nguy hiểm; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe quá khổ, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường bộ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe cứu hộ giao thông đường bộ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với trường hợp 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; phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nước ngoài do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch.

Điều 37 Dự thảo Luật bổ sung mới nội dung về đấu giá biển số xe:

1. Biển số xe đưa ra đấu giá là số biển số xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy được quy định tại điểm c và điểm d khoản 2 Điều 36 Luật này.

2. Giá khởi điểm của một biển số xe ô tô đưa ra đấu giá không thấp hơn 40 triệu; giá khởi điểm một biển số xe mô tô, xe gắn máy đưa ra đấu giá không thấp hơn 5 triệu. Căn cứ điều kiện kinh tế xã hội trong từng thời kì, Chính phủ quyết định cụ thể giá khởi điểm của loại biển số xe đưa ra đấu giá.

3. Tiền đặt trước không thấp hơn giá khởi điểm của loại biển số xe đưa ra đấu giá.

4. Bước giá bằng 10% giá khởi điểm.

5. Đấu giá biển số xe được thực hiện theo hình thức đấu giá trực tuyến.

Trường hợp chỉ có một người đăng ký tham gia đấu giá biển số xe thì được xác định là người trúng đấu giá biển số xe.

6. Người trúng đấu giá biển số xe có các quyền sau đây:

a) Được cấp quyết định xác nhận biển số xe trúng đấu giá sau khi nộp đủ số tiền trúng đấu giá;

b) Được đăng ký biển số xe trúng đấu giá gắn với phương tiện thuộc sở hữu của mình tại cơ quan công an nơi quản lý biển số xe trúng đấu giá hoặc nơi cư trú của cá nhân, trụ sở của tổ chức trúng đấu giá;

c) Được chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn với biển số xe trúng đấu giá;

d) Trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày được cấp quyết định xác nhận biển số xe trúng đấu giá, nếu người trúng đấu giá chết nhưng chưa thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá thì người thừa kế theo quy định của pháp luật về thừa kế được nhận số tiền người trúng đấu giá đã nộp sau khi trừ các khoản chi phí tổ chức đấu giá.

7. Người trúng đấu giá biển số xe có nghĩa vụ sau đây:

a) Nộp đủ số tiền trúng đấu giá trong thời hạn 30 ngày kể từ ngày có thông báo kết quả trúng đấu giá; tiền trúng đấu giá không bao gồm lệ phí đăng ký, cấp biển số xe. Sau thời hạn quy định, người trúng đấu giá biển số xe không nộp hoặc nộp không đủ tiền trúng đấu giá thì biển số xe trúng đấu giá được đấu giá lại hoặc chuyển vào hệ thống đăng ký, quản lý xe và người trúng đấu giá không được hoàn trả số tiền đặt trước;

b) Thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày được cấp quyết định xác nhận biển số xe trúng đấu giá; trường hợp sự kiện bất khả kháng hoặc trở ngại khách quan thì thời hạn này được kéo dài thêm nhưng tối đa không quá 06 tháng. Sau thời hạn quy định, người trúng đấu giá biển số xe không thực hiện thủ tục đăng ký xe để gắn biển số trúng đấu giá thì biển số xe trúng đấu giá được đấu giá lại và người trúng đấu giá không được hoàn trả số tiền trúng đấu giá đã nộp;

c) Không được chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế biển số xe trúng đấu giá, trừ trường hợp chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn biển số trúng đấu giá;

d) Người tham gia đấu giá không xác nhận biên bản đấu giá, người trúng đấu giá không nộp đủ tiền trúng đấu giá thì không được nhận lại tiền đặt trước và không được tham gia đấu giá biển số xe trong thời hạn 12 tháng.

8. Đăng ký xe và biển số xe trúng đấu giá sau khi chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn biển số trúng đấu giá được quản lý, cấp, thu hồi theo quy định tại Điều 38 của Luật này.

9. Số tiền thu được từ đấu giá biển số xe sau khi trừ các khoản chi phí tổ chức đấu giá, chi phí quảng cáo, chi phí quản trị hệ thống đấu giá và chi phí khác được nộp vào ngân sách trung ương theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước và phân bổ cho Bộ Công an không thấp hơn 30% tổng số tiền thu được hàng năm từ đấu giá biển số xe để phục vụ công tác đầu tư cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị cho lực lượng Cảnh sát giao thông, hiện đại hóa các trung tâm chỉ huy giao thông, tập huấn nâng cao trình độ cho lực lượng Cảnh sát giao thông.

10. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Căn cứ để đưa Điều 37 vào dự thảo:

+ Theo quy định của Bộ Luật dân sự, Luật Quản lý sử dụng tài sản công, Luật Đấu giá tài sản, Luật Giao thông đường bộ... thì kho số quản lý phương tiện giao thông đường bộ (biển số xe) là tài sản công, phục vụ quản lý nhà nước. Tuy nhiên, việc khai thác kho biển số xe gặp khó khăn, vướng mắc về pháp lý như: Chưa có

cơ sở pháp lý về việc cấp biển số xe thông qua đấu giá; chưa có quy định về quản lý biển số trúng đấu giá, quyền và nghĩa vụ của người trúng đấu giá; xác định giá khởi điểm... Qua nghiên cứu tham khảo kinh nghiệm quốc tế về khai thác quản lý tài sản công Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 73/2022/QH15 ngày 15/11/2022 về thí điểm đấu giá biển số xe ô tô (nền màu trắng, chữ và số màu đen) từ ngày 15/9/2023 đến hết tháng 02/2024. Kết quả, sau 05 tháng triển khai thực hiện đã tổ chức đấu giá trực tuyến thành 15.185 biển số xe ô tô, với tổng số tiền đấu giá thành là hơn 2 nghìn tỷ đồng; trong đó, đã 14.062 biển số xe ô tô trúng đấu giá đã được khách hàng nộp với số tiền gần 1,4 nghìn tỷ đồng; việc đấu giá biển số được dư luận xã hội rất quan tâm và đồng tình, ủng hộ.

+ Tiếp tục cải cách thủ tục hành chính, giảm số lượng giấy tờ khi đăng ký, công tác đăng ký xe đã phân cấp triệt để đến Công an cấp huyện, cấp xã đủ điều kiện, nhằm giảm số lần đi lại và thời gian chờ đợi của người dân và doanh nghiệp, công khai minh bạch các thủ tục, lệ phí đăng ký, cấp biển số. Đặc biệt là nghiên cứu chuyển từ phương thức cấp và quản lý biển số xe theo phương tiện sang cấp và quản lý biển số xe theo mã định danh của chủ xe, tiếp nhận và sử dụng dữ liệu điện tử qua cổng dịch vụ công để thực hiện đăng ký, cấp biển số xe, đáp ứng chương trình chuyển đổi số quốc gia, phục vụ mục tiêu công dân số, Chính phủ số theo Đề án 06 của Chính phủ.

+ Việc thí điểm đấu giá biển số xe ô tô theo Nghị quyết số 73/2022/QH15 được thực hiện đến tháng 7/2026 (thời điểm Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ nếu được thông qua vừa có hiệu lực thi hành), sau tháng 7/2026 nếu có tiếp tục thực hiện phải sửa Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Mặt khác việc đấu giá biển số xe mới chỉ áp dụng thí điểm đối với biển số xe ô tô nền màu trắng, chữ và số màu đen, chưa áp dụng rộng rãi đối với các loại biển số xe ô tô khác và biển số xe mô tô, xe gắn máy nên chưa đáp ứng hết được nguyện vọng của người dân có nhu cầu sở hữu biển số xe theo sở thích.

Việc luật hoá quy định của Nghị quyết số 73/2022/QH15 ngày 15/11/2022 của Quốc hội về thí điểm đấu giá biển số xe vào Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ là rất cần thiết, phù hợp với các quy định hiện hành về việc cấp và quản lý biển số xe theo mã định danh của chủ xe, đáp ứng mục tiêu công dân số, Chính phủ số theo Đề án 06 của Chính phủ và khai thác, quản lý hiệu quả tài sản công.

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

Gồm 09 Điều, từ Điều 55 đến Điều 63, quy định về: điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; giấy phép lái xe; điểm của 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, cấp đổi, cấp lại và thu hồi giấy phép lái xe; đào tạo, kiểm tra cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật 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.

Điều 56 dự thảo Luật bổ sung phân hạng Giấy phép lái xe:

1. Giấy phép lái xe bao gồm các hạng sau đây:

a) Hạng A1 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh đến 125 cm³ hoặc có công suất động cơ điện đến 11 kw;

b) Hạng A cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh trên 125 cm³ hoặc có công suất động cơ điện trên 11 kw và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

c) Hạng B1 cấp cho người lái xe mô tô ba bánh và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

d) Hạng B cấp cho người lái xe ô tô chở người đến 9 chỗ (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải (kể cả ô tô tải chuyên dùng) có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 3.500 kg; các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng B có gắn kèm rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc đến 750 kg;

đ) Hạng C1 cấp cho người lái xe ô tô tải (kể cả ô tô tải chuyên dùng, ô tô chuyên dùng), máy kéo có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 3.500kg đến 7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy định cho giấy phép lái xe hạng C1 có gắn kèm rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc không vượt quá 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B;

e) Hạng C cấp cho người lái xe ô tô tải (kể cả ô tô tải chuyên dùng, ô tô chuyên dùng), máy kéo có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy định cho giấy phép lái xe hạng C có gắn kèm rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1;

g) Hạng D1 cấp cho người lái xe điều khiển ô tô chở người từ 10 chỗ đến 16 chỗ (kể cả chỗ của người lái xe). các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 có gắn kèm rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C;

h) Hạng D2 cấp cho người lái xe điều khiển ô tô chở người (kể cả ô tô buýt) trên 16 chỗ đến 30 chỗ (kể cả chỗ của người lái xe), các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 có gắn kèm rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C, D1;

i) Hạng D cấp cho người lái xe điều khiển ô tô chở người (kể cả ô tô buýt) trên 30 chỗ (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô chở người giường nằm; các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D có gắn kèm rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C, D1, D2;

k) Hạng BE cấp cho người lái xe điều khiển các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng B khi kéo rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc trên 750 kg;

l) Hạng C1E cấp cho người lái xe để lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C1 khi kéo rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc trên 750 kg;

m) Hạng CE cấp cho người lái xe điều khiển các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C khi kéo rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc trên 750 kg; xe ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc;

n) Hạng D1E cấp cho người lái xe điều khiển các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 khi kéo rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc trên 750 kg;

o) Hạng D2E cấp cho người lái xe điều khiển các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 khi kéo rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc trên 750 kg;

p) Hạng DE cấp cho người hành nghề lái xe điều khiển các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D khi kéo rơ moóc với khối lượng toàn bộ thiết kế của rơ moóc trên 750 kg; xe ô tô chở khách nối toa.

2. Người khuyết tật điều khiển xe mô tô ba bánh dùng cho người khuyết tật được cấp giấy phép lái xe hạng A1.

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 hạng B với điều kiện hạn chế điều khiển xe ô tô dưới 10 chỗ ngồi số tự động (kể cả chỗ của người lái xe).

3. Người điều khiển xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ phải có giấy phép lái xe ô tô; hạng giấy phép lái xe được tính theo quy định đối với xe ô tô tải và ô tô chở người.

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. Thời hạn của giấy phép lái xe:

- a) Giấy phép lái xe các hạng A1, A, B1 không thời hạn;
- b) Giấy phép lái xe hạng B có thời hạn 10 năm kể từ ngày cấp;
- c) Giấy phép lái xe các hạng C1, C, D1, D2, D, BE, C1E, CE, D1E, D2E và DE có thời hạn 05 năm kể từ ngày cấp.

6. 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.

7. 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 bị trừ hết điểm;

c) Giấy phép lái xe có Quyết định thu hồi theo quy định tại khoản 4 Điều 61 của Luật này.

8. 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 03 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 đường bộ 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 về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Việt Nam;

c) Người có giấy phép lái xe quốc tế vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn 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.

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. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết về hình thức giấy phép lái xe, trình tự thủ tục cấp và sử dụng giấy phép lái xe của lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

Điều 57 Dự thảo Luật bổ sung mới nội dung về điểm của giấy phép lái xe:

1. Điểm giấy phép lái xe được dùng để quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe trên hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe, gồm 12 điểm.

2. Người lái xe có hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ bị trừ điểm giấy phép lái xe theo quy định của Chính phủ. Dữ liệu về điểm trừ đối với người vi phạm sẽ được cập nhật về hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi hình thức xử phạt có hiệu lực thi hành.

3. Giấy phép lái xe được phục hồi đủ 12 điểm khi chưa bị trừ hết điểm và không bị trừ điểm trong thời hạn 12 tháng kể từ thời điểm bị trừ điểm gần nhất.

4. Trường hợp giấy phép lái xe bị trừ hết điểm, người được cấp giấy phép lái xe phải tham gia kiểm tra kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ do lực lượng Cảnh sát giao thông tổ chức, có kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm.

5. Giấy phép lái xe mới cấp đổi, cấp lại, nâng hạng được giữ nguyên số điểm của giấy phép lái xe trước khi cấp đổi, cấp lại, nâng hạng.

6. Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe.

7. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

Căn cứ để bổ sung nội dung mới này vào dự thảo Luật:

- Tình hình trật tự, an toàn giao thông vẫn diễn biến phức tạp, gây bức xúc, lo lắng trong xã hội; vi phạm trật tự, an toàn giao thông diễn ra rất phổ biến, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông còn kém, văn hóa tham gia giao thông chưa được hình thành rõ nét (tính trung bình hàng năm lực lượng Cảnh sát giao thông xử lý trên 3 triệu trường hợp vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe trên 500 nghìn trường hợp); tai nạn giao thông tuy đã giảm nhưng còn ở mức cao, xảy ra nhiều vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng làm chết, bị thương nhiều người, mà nguyên nhân chủ yếu do lỗi của người lái xe không chấp hành các quy định của pháp luật giao thông đường bộ.

- Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông là một trong những thành tố chính của hoạt động giao thông đường bộ có liên quan trực tiếp đến trật tự, an toàn giao thông. Trong khi hiện nay công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe còn nhiều bất cập, chưa phù hợp, chưa sát với thực tế, một số công đoạn của việc đào tạo, sát hạch còn hình thức, dễ dãi, không ít học viên sau khi hoàn thành chương trình đào tạo, sát hạch và được cấp giấy phép lái xe nhưng không đủ tự tin để lái ô tô ra đường, kỹ năng lái xe kém, không nắm được các quy định của pháp luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nhất là các quy tắc tham gia giao thông.

- Việc quản lý người lái xe sau khi được sát hạch, cấp giấy phép lái xe đang bị buông lỏng; cơ quan chức năng chưa có các biện pháp quản lý phù hợp, hữu hiệu,

nhất là quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của người lái xe. Hiện nay, theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính; Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt (sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) quy định các hành vi vi phạm nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng về TTATGT thì bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn từ 01 tháng đến 03 tháng, từ 02 tháng đến 04 tháng, từ 22 tháng đến 24 tháng. Mỗi năm cơ quan chức năng tước có thời hạn trên 500 nghìn trường hợp giấy phép lái xe, khi bị tước người lái xe không được phép điều khiển phương tiện, dẫn đến tác động không nhỏ đến các hoạt động đi lại, sản xuất kinh doanh, đời sống hàng ngày của người dân; việc tước giấy phép lái xe đang thực hiện thủ công, nhiều người vi phạm bỏ giấy phép không đến lấy, tồn đọng nhiều giấy phép lái xe tại cơ quan xử phạt, dẫn đến lãng phí, tăng chi phí, nguồn lực quản lý, nhưng vẫn chưa quản lý được quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe.

- Nghiên cứu tiếp thu kinh nghiệm quốc tế, các nước tiên tiến trên thế giới như Singapore, Nhật Bản, Trung Quốc... đều có quy định trừ điểm giấy phép lái xe đối với người lái xe khi có các hành vi vi phạm có nguy cơ gây mất an toàn giao thông cao nhằm quản lý việc chấp hành pháp luật của người điều khiển phương tiện giao thông.

- Điểm, trừ điểm giấy phép lái xe được quy định trong dự thảo Luật là một biện pháp quản lý nhà nước (không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính), vừa có tính chất răn đe vừa có tính chất giáo dục, động viên về việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, mỗi lần bị trừ điểm như là "tiếng chuông" cảnh báo giúp người lái xe chấp hành pháp luật tốt hơn, theo đó: người lái xe vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở mức độ nghiêm trọng sẽ bị trừ điểm giấy phép lái xe và trong thời hạn 12 tháng khi chưa bị trừ hết điểm thì được phục hồi đủ 12 điểm. Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm, người lái xe tiếp tục được điều khiển phương tiện tham gia giao thông, không ảnh hưởng đến hoạt động tham gia giao thông, hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống của người dân, qua đó bảo đảm tính nhân văn, nhân đạo của pháp luật Việt Nam và quyền của công dân được quy định trong Hiến pháp; đáp ứng yêu cầu thực tiễn, ứng dụng chuyển đổi số trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay, tiếp thu kinh nghiệm quản lý an toàn giao thông của các nước tiên tiến trên thế giới, qua đó quản lý người lái xe trong suốt quá trình từ khi đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, cho đến quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe, việc vi phạm tái phạm, từ đó sẽ tác động tới hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, giúp cơ quan quản lý giám sát toàn diện quá trình chấp hành sau vi phạm của người lái xe.

- Về các quy định quản lý nhà nước của pháp luật khác có tính chất tương tự: nghiên cứu các lĩnh vực quản lý nhà nước khác như y tế, dược, pháp luật cũng đã quy định biện pháp quản lý hành chính nhà nước tương tự: “Thu hồi chứng chỉ hành nghề” để tăng cường quản lý nhà nước đối với việc chấp hành pháp luật của các tổ chức, cá nhân.

- Để triển khai quy định trừ điểm giấy phép lái xe, Luật sẽ giao Chính phủ ban hành quy định cụ thể thẩm quyền, căn cứ, trình tự, thủ tục thực hiện trừ điểm, phục hồi giấy phép lái xe theo hướng như sau:

+ Quy định cụ thể các hành vi vi phạm nghiêm trọng, nguy cơ gây mất an toàn giao thông cao, người vi phạm sẽ bị trừ điểm điểm giấy phép lái xe, mức trừ điểm điểm cụ thể trong một lần vi phạm sẽ được nghiên cứu quy định cụ thể và đảm bảo không trùng chéo với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính.

+ Thủ tục trừ điểm, phục hồi điểm sẽ bảo đảm đơn giản, hợp lý, tránh phiền hà cho người vi phạm, theo hướng ứng công nghệ thông tin, chuyển đổi số, số hóa hệ thống cơ sở dữ liệu xử về sát hạch, cấp giấy phép lái xe; hệ thống cơ sở dữ liệu về xử phạt vi phạm hành chính; khi có quyết định xử phạt (đối với hành vi vi phạm có quy định trừ điểm), người lái xe sẽ nhận được thông báo của cơ quan xử phạt về việc giấy phép lái xe bị trừ điểm; hệ thống cơ sở dữ liệu sẽ tự động trừ điểm (không có sự tiếp xúc giữa người có thẩm quyền xử phạt và người vi phạm, nên sẽ không phát sinh tiêu cực, không trùng chéo với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính) hoặc sau một năm kể từ lần trừ điểm gần nhất nếu còn điểm hệ thống sẽ tự động phục hồi điểm cho người lái xe.

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

Gồm 09 điều, từ Điều 64 đến Điều 72, quy định về: tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; căn cứ dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để tuần tra, kiểm soát; biện pháp 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, vũ khí, công cụ hỗ trợ khi tuần tra, kiểm soát; hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hệ thống kiểm soát tải trọng, khổ giới hạn xe trên đường bộ; quyền và trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; ngăn chặn hành vi không chấp hành yêu cầu kiểm tra, kiểm soát, chống người thi hành công vụ.

6. Chương VI. Chỉ huy, điều khiển giao thông bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Gồm 06 điều, từ Điều 73 đến Điều 78, quy định về: chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; trung tâm chỉ huy giao thông; giải quyết tình huống đột xuất gây mất trật tự, an toàn giao thông trên đường bộ; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với trường hợp sử dụng lòng đường, vỉa hè vào mục đích khác; giải quyết, khắc phục ùn tắc giao thông; kiến nghị về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với công trình đường bộ.

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

Gồm 06 điều, từ Điều 79 đến Điều 84, 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 đường bộ; phát hiện, tiếp nhận, xử lý tin báo tai nạn giao thông đường

bộ; cứu nạn, cứu hộ khi xảy ra vụ tai nạn giao thông đường bộ; điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ; thống kê tai nạn giao thông đường bộ; quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

Điều 84 dự thảo Luật bổ sung mới nội dung về quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ:

1. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ là quỹ tài chính Nhà nước ngoài ngân sách, được hình thành ở Trung ương để huy động nguồn lực xã hội hỗ trợ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

2. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được hình thành từ các nguồn tài chính sau đây:

a) Hỗ trợ, viện trợ, đóng góp tự nguyện của các tổ chức, cá nhân trong nước, ngoài nước;

b) Từ các nguồn khác theo quy định của pháp luật.

3. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được ưu tiên chi các hoạt động sau đây:

a) Hỗ trợ nạn nhân, gia đình nạn nhân do tai nạn giao thông đường bộ gây ra;

b) Hỗ trợ cho các lực lượng tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật;

c) Hỗ trợ cho tổ chức, cá nhân

e) Tham gia tuyên truyền giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

4. Nguyên tắc hoạt động của Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ:

a) Không vì mục đích lợi nhuận;

b) Quản lý, sử dụng đúng mục đích, đúng pháp luật, kịp thời, hiệu quả, bảo đảm công khai, minh bạch;

c) Hỗ trợ cho các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà ngân sách nhà nước chưa đầu tư hoặc chưa đáp ứng yêu cầu.

5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 và khoản 3 Điều này; quy định việc thành lập, quản lý, sử dụng Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

Căn cứ để đưa nội dung này vào dự thảo Luật:

- 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 đường bộ nhưng chưa quy định cụ thể về công tác giải quyết tai nạn giao thông đường bộ, nhất là việc quy định về Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ.

- Khi xảy ra tai nạn giao thông đường bộ là có hậu quả thiệt hại về người và tài sản, nếu không có quỹ để giảm thiểu những hậu quả thiệt hại này thì sẽ làm cho những nạn nhân trong vụ tai nạn giao thông, thân nhân, gia đình của họ thêm nhiều gánh nặng, thậm trí có thể kiệt quệ về kinh tế, bất ổn về tinh thần, dẫn đến kìm hãm sự phát triển của kinh tế - xã hội. Đa số nạn nhân trong các vụ tai nạn giao thông là những người đang trong độ tuổi lao động, là nguồn thu nhập chính của gia đình và là lực lượng lao động để phát triển kinh tế - xã hội, vì vậy gia đình họ không những bị mất đi nguồn thu nhập chính mà còn phải chi phí thuốc men, chạy chữa hoặc khắc phục những hư hỏng thiệt hại về tài sản, mất phương tiện đi lại, sản xuất, làm ăn..., từ đó làm tăng gánh nặng cho sự phát triển kinh tế - xã hội.

- Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ tạo cơ sở pháp lý đủ mạnh, rõ ràng để triển khai việc hỗ trợ nạn nhân do tai nạn giao thông đường bộ gây ra; hỗ trợ cho các lực lượng tham gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; hỗ trợ xây dựng công trình, thiết bị phòng ngừa, hạn chế tổn thất, thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra; khắc phục hậu quả vụ tai nạn giao thông, giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra.

- Khi có Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ, kinh phí phục vụ cho việc giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ sẽ là nguồn tài chính xã hội hóa, không phụ thuộc hoàn toàn vào nguồn ngân sách của Nhà nước và Quỹ bảo hiểm xe cơ giới để giải quyết nhanh chóng, kịp thời, khắc phục được tối đa, giảm thiểu được những thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra.

- Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ sẽ huy động được tối đa nguồn lực và phát huy được sự chung tay chia sẻ của toàn xã hội hỗ trợ về tinh thần, vật chất cho những người không may bị nạn trong vụ tai nạn giao thông, thân nhân, gia đình của người bị tai nạn để họ nhanh chóng ổn định, trở lại cuộc sống thường ngày, ngoài ra nguồn quỹ này cũng khích lệ các lực lượng thực hiện công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ ngày một tốt hơn và huy động tối đa mọi nguồn lực xã hội chung tay tham gia công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, từ đó sẽ giảm tai nạn giao thông đường bộ và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

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

Gồm 02 điều, từ Điều 85 đến Điều 86, 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. Bộ Công an là đầu mối giúp Chính phủ thực hiện thống nhất 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 đường bộ; các Bộ, ngành khác theo chức năng, nhiệm vụ chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về một hoặc một số nội dung trong trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Giữa các Bộ có sự phân công hợp lý và sự phối hợp chặt chẽ trong quản lý nhà nước từ trung ương đến địa phương.

9. Chương IX. Điều khoản thi hành

Gồm 03 điều, từ Điều 87 đến Điều 89, quy định về: hiệu lực thi hành; sửa đổi, bổ sung một số điều khoản, điểm của các luật có liên quan; quy định chuyển tiếp.

Điều 88. Sửa đổi, bổ sung một số điều, khoản, điểm của các luật có liên quan

1. Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 39 của Luật Đấu giá tài sản số 01/2016/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 16/2023/QH15 như sau:

“1. Người tham gia đấu giá phải nộp tiền đặt trước. Khoản tiền đặt trước do tổ chức đấu giá tài sản và người có tài sản đấu giá thỏa thuận, nhưng tối thiểu là năm phần trăm và tối đa là hai mươi phần trăm giá khởi điểm của tài sản đấu giá, trừ tiền đặt trước đấu giá biến số xe thực hiện theo quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Tiền đặt trước được gửi vào một tài khoản thanh toán riêng của tổ chức đấu giá tài sản mở tại ngân hàng thương mại, chi nhánh ngân hàng nước ngoài tại Việt Nam. Trường hợp khoản tiền đặt trước có giá trị dưới năm triệu đồng thì người tham gia đấu giá có thể nộp trực tiếp cho tổ chức đấu giá tài sản. Người tham gia đấu giá và tổ chức đấu giá tài sản có thể thỏa thuận thay thế tiền đặt trước bằng bảo lãnh ngân hàng.”.

2. Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 6 của Luật Xử lý vi phạm hành chính số 15/2012/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 54/2014/QH13, Luật số 18/2017/QH14, Luật số 67/2020/QH14, Luật số 09/2022/QH15 và Luật số 11/2022/QH15 như sau:

“a) Thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính là 01 năm, trừ các trường hợp sau đây:

Vi phạm hành chính về kế toán; hóa đơn; phí, lệ phí; kinh doanh bảo hiểm; quản lý giá; chứng khoán; sở hữu trí tuệ; xây dựng; thủy sản; lâm nghiệp; điều tra, quy hoạch, thăm dò, khai thác, sử dụng nguồn tài nguyên nước; hoạt động dầu khí và hoạt động khoáng sản khác; bảo vệ môi trường; năng lượng nguyên tử; quản lý, phát triển nhà và công sở; đất đai; đô thị; báo chí; xuất bản; sản xuất, xuất khẩu, nhập khẩu, kinh doanh hàng hóa; sản xuất, buôn bán hàng cấm, hàng giả; quản lý lao động ngoài nước;

Vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ thì thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính là 02 năm;

Vi phạm hành chính về thuế thì thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật về quản lý thuế;”.

Điều 89 dự thảo Luật quy định chuyển tiếp về Giấy phép lái xe và Giấy chứng nhận đăng ký, biển số xe máy chuyên dùng:

1. Giấy phép lái xe được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành được tiếp tục sử dụng theo thời hạn ghi trên Giấy phép lái xe.

2. Giấy phép lái xe được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành nếu chưa thực hiện đổi, cấp lại có hiệu lực sử dụng như sau:

a) Giấy phép lái xe hạng A1 được tiếp tục điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh từ 50 cm³ đến dưới 175 cm³ hoặc có công suất động cơ điện từ 04kw đến dưới 14kw;

b) Giấy phép lái xe hạng A2 được tiếp tục điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh từ 175 cm³ trở lên hoặc có công suất động cơ điện từ 14kw trở lên và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1 quy định tại điểm a khoản 2 Điều này;

c) Giấy phép lái xe hạng A3 được tiếp tục điều khiển xe mô tô ba bánh, các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1 quy định tại điểm a khoản 2 Điều này và các xe tương tự;

d) Giấy phép lái xe hạng A4 được tiếp tục điều khiển máy kéo có trọng tải đến 1.000 kg;

đ) Giấy phép lái xe hạng B1 số tự động cấp cho người không hành nghề lái xe được tiếp tục điều khiển xe ô tô số tự động chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải, kể cả ô tô tải chuyên dùng số tự động có trọng tải dưới 3.500 kg;

e) Giấy phép lái xe hạng B1 cấp cho người không hành nghề lái xe được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

g) Giấy phép lái xe hạng B2 cấp cho người hành nghề lái xe được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe); xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg;

h) Giấy phép lái xe hạng C được tiếp tục điều khiển xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải từ 3.500 kg trở lên và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2 quy định tại điểm đ, e, g khoản 2 Điều này;

i) Giấy phép lái xe hạng D được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người từ 10 đến 30 chỗ ngồi (kể cả chỗ của người lái xe) và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2, C quy định tại điểm đ, e, g, h khoản 2 Điều này;

k) Giấy phép lái xe hạng E được tiếp tục điều khiển xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi và các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng B1, B2, C, D quy định tại điểm đ, e, g, h, i khoản 2 Điều này;

l) Giấy phép lái xe hạng FB2, FD, FE được tiếp tục cấp cho người lái xe đã có giấy phép lái xe hạng B2, D, E quy định tại điểm g, i, k khoản 2 Điều này để lái các loại xe quy định cho các giấy phép lái xe hạng này khi kéo rơ moóc hoặc xe ô tô chở khách nổi toa; hạng FC được tiếp tục cấp cho người lái xe đã có giấy phép lái xe hạng C quy định tại điểm h khoản 2 Điều này để lái các loại xe quy định cho hạng C khi kéo rơ moóc, đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc.

3. Trường hợp người có giấy phép lái xe đã được cấp trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành khi cấp đổi, cấp lại được thực hiện như sau:

- a) Giấy phép lái xe hạng A1 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng A với điều kiện hạn chế điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xy lanh đến 175 cm³ hoặc có công suất động cơ điện đến 14kw;
- b) Giấy phép lái xe hạng A2 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng A;
- c) Giấy phép lái xe hạng A3 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng B1;
- d) Giấy phép lái xe hạng A4 được đổi, cấp lại sang chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng và chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng;
- đ) Giấy phép lái xe hạng B1 số tự động được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng B với điều kiện hạn chế điều khiển xe ô tô số tự động;
- e) Giấy phép lái xe hạng B1, B2 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng C1;
- g) Giấy phép lái xe hạng C giữ nguyên và đổi, cấp lại cùng hạng;
- h) Giấy phép lái xe hạng D được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng D2;
- i) Giấy phép lái xe hạng E được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng D;
- k) Giấy phép lái xe hạng FB2 được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng BE;
- l) Giấy phép lái xe hạng FC được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng CE;
- m) Giấy phép lái xe hạng FD được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng D2E;
- n) Giấy phép lái xe hạng FE được đổi, cấp lại sang giấy phép lái xe hạng DE.

4. Khuyến khích đổi Giấy phép lái xe không thời hạn được cấp trước ngày 01 tháng 7 năm 2012 sang giấy phép lái xe mới.

5. 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./.

Về điều khoản chuyển tiếp đối với việc đổi giấy phép lái xe:

Việc đổi giấy phép lái xe cấp trước ngày 01/7/2012 nhằm chuẩn hoá dữ liệu về giấy phép lái xe nhằm phục vụ cho công tác quản lý theo Chương trình chuyển

đổi số quốc gia, nhằm tích hợp thông tin trên ứng dụng định danh điện tử, cung cấp các tiện ích phát triển, giảm tải thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân trong việc tham gia giao thông và cho cơ quan Nhà nước trong quản lý giấy phép của người điều khiển phương tiện.

Quá trình xây dựng Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ, qua trao đổi với cơ quan quản lý về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe thuộc Bộ Giao thông vận tải, thực tiễn hiện đang tồn tại song song 2 loại giấy phép lái xe trong đó có giấy phép lái xe thẻ PET và giấy phép lái xe mô tô (không thời hạn) thẻ giấy. Loại thẻ giấy này hiện chưa thể cập nhật lên ứng dụng định danh điện tử do không cập nhật số chứng minh nhân dân hoặc chỉ có số chứng minh nhân dân 9 số; không có ngày tháng năm sinh hoặc có năm sinh nhưng không có ngày, tháng sinh. Việc đổi giấy phép lái xe không chỉ nhằm hoàn thiện cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư phục vụ cho Chính phủ và người dân mà còn phù hợp với thông lệ quốc tế khi Việt Nam tham gia các Công ước, Điều ước quốc tế./.