

TÀI LIỆU GIỚI THIỆU

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15

Ngày 27/6/2024, tại kỳ họp thứ 7, Quốc hội khóa XV đã thông qua Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025.

I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG VÀ BAN HÀNH LUẬT

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

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

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

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

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

- Nghị quyết số 89/2023/QH15 ngày 02/6/2023 của Quốc hội về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023, trong đó dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 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.

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. 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 hơn một thập kỷ 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;

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

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

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

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

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

thông, xây dựng xã hội trật tự, kỷ cương, an toàn, góp phần bảo đảm tốt hơn quyền con người, quyền công dân theo quy định của Hiến pháp năm 2013 và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

2. Quan điểm chỉ đạo

- Thể chế hóa chủ trương, đường lối của Đảng, cụ thể hóa Hiến pháp năm 2013, bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật; các quy định 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. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA LUẬT

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 có 9 chương, 89 điều, nội dung cơ bản như sau:

1. Chương I (Quy định chung) gồm 9 điều, từ Điều 1 đến Điều 9, quy định về: Phạm vi điều chỉnh; Giải thích từ ngữ; Nguyên tắc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Chính sách của Nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Hợp tác quốc tế về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Các hành vi bị nghiêm cấm. Trong đó:

- Quy định trọng tâm của chính sách của Nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, gồm:

Bảo đảm ngân sách nhà nước, cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị hiện đại, các điều kiện bảo đảm và nâng cao năng lực thực thi nhiệm vụ của lực lượng trực tiếp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Huy động, sử dụng các nguồn lực để bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Bố trí tương ứng từ các khoản thu tiền xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và tiền đấu giá biển số xe sau khi nộp vào ngân sách nhà nước để tăng cường, hiện đại hóa cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị, phục vụ bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông theo quy định của Chính phủ.

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

Phát triển phương tiện giao thông đường bộ đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, điều kiện kinh tế - xã hội và nhu cầu đi lại của người dân; nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp phương tiện giao thông đường bộ bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phù hợp với xu hướng phát triển công nghệ đối với phương tiện giao thông trên thế giới; ưu tiên phát triển phương tiện vận tải công cộng, hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân tham gia giao thông tại các đô thị lớn; ưu tiên chuyển đổi phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh, thân thiện môi trường, hạ tầng cung cấp năng lượng sạch.

- Quy định giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trong đó giao lực lượng Cảnh sát giao thông có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý trường trung học phổ thông, cơ sở giáo dục nghề nghiệp tổ chức hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn cho học sinh tại cơ sở giáo dục đó.

Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, chủ trì, phối hợp với Bộ Công an và Bộ, cơ quan ngang Bộ 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 cơ sở giáo dục mầm non, cơ sở giáo dục phổ thông, cơ sở giáo dục nghề nghiệp phù hợp với từng cấp học, ngành học.

- Quy định cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là cơ sở dữ liệu dùng chung; được kết nối, chia sẻ với Cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư, Cơ sở dữ liệu về đường bộ và các cơ sở dữ liệu khác có liên quan.

- Tiếp tục kế thừa các hành vi bị nghiêm cấm từ Luật Giao thông đường bộ năm 2008, trong đó quy định cấm điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; cấm lợi dụng, lạm dụng nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ để thực hiện hành vi vi phạm pháp luật, những nhiễu, xâm phạm lợi ích của Nhà nước, quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân; cấm lợi dụng chức vụ, quyền hạn, nghề nghiệp của bản thân hoặc người khác để vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc can thiệp, tác động vào quá trình xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

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; Xe ưu tiên; Trường hợp chở người trên xe ô tô chở hàng; Xe kéo xe, xe kéo rơ moóc và xe ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc; Người đi bộ; trẻ em, phụ nữ mang thai, người già yếu, người khuyết tật, người mất năng lực hành vi dân sự tham gia giao thông đường bộ; Người điều khiển, người được chở, hàng hóa 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, hàng hóa xếp trên xe mô tô, xe gắn máy. Trong đó:

Tiếp tục kế thừa các quy tắc giao thông đường bộ của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, đồng thời bổ sung các nội dung mới cho phù hợp với tình hình thực tiễn, gồm:

- Quy định khi chở trẻ em dưới 10 tuổi và chiều cao dưới 1,35 mét trên xe ô tô không được cho trẻ em ngồi cùng hàng ghế với người lái xe, trừ loại xe ô tô chỉ có một hàng ghế; người lái xe phải sử dụng, hướng dẫn sử dụng thiết bị an toàn phù hợp cho trẻ em.

- Quy định cụ thể quy tắc tham gia giao thông trên đường cao tốc.

- Bổ sung đối tượng xe chữa cháy của các lực lượng khác được huy động đi làm nhiệm vụ chữa cháy; xe của lực lượng kiểm sát đi làm nhiệm vụ khẩn cấp là xe ưu tiên.

- Quy định cụ thể hàng hóa xếp trên xe thô sơ phải bảo đảm an toàn, không gây cản trở giao thông và che khuất tầm nhìn của người điều khiển. Hàng hóa xếp trên xe không vượt quá 1/3 chiều dài thân xe và không vượt quá 01 mét phía trước và phía sau xe; không vượt quá 0,4 mét mỗi bên bánh xe; xe mô tô, xe gắn máy không được xếp hàng hóa vượt quá chiều rộng giá đèo hàng về mỗi bên 0,3 mét, vượt quá về phía sau giá đèo hàng 0,5 mét theo thiết kế của nhà sản xuất; chiều cao xếp hàng hóa tính từ mặt đường xe chạy không vượt quá 02 mét.

3. Chương III (Phương tiện tham gia giao thông đường bộ) gồm 22 điều, từ Điều 34 đến Điều 55, quy định về: Phân loại phương tiện giao thông đường bộ; Điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ; Biển số xe; Đấu giá biển số xe; Quyền và nghĩa vụ của người trúng đấu giá biển số xe; 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, 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 đường bộ đối với phương tiện vận tải đường bộ trong đô thị; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe ô tô vận chuyển hành khách; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe ô tô chở trẻ em mầm non, học sinh; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ 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 đường bộ đối với xe bốn bánh có gắn động cơ vận chuyển hành khách, hàng hóa; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe ô tô vận chuyển hàng hóa; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với phương tiện giao thông đường bộ vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với phương tiện giao thông đường bộ vận chuyển hàng hoá nguy hiểm; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường bộ; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe cứu hộ giao thông đường bộ; Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ 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; xe cơ giới nước ngoài do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch. Trong đó:

- Bổ sung và quy định cụ thể phân loại phương tiện giao thông đường bộ; bổ sung phương tiện giao thông thông minh; quy định về biển số xe, phân loại biển số xe; đấu giá biển số xe, quyền và nghĩa vụ người trúng đấu giá biển số xe.

- Quy định tổ chức, cá nhân vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà chưa thực hiện xong yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền về giải quyết vụ việc vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ thì chưa được giải quyết việc đăng ký, đăng kiểm phương tiện vi phạm.

- Bổ sung quy định việc kiểm định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy. Việc kiểm định khí thải thực hiện theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường được thực hiện tại các cơ sở kiểm định khí thải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (Điều 102 Luật Bảo vệ môi trường quy định trách nhiệm của Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam).

- Quy định xe ô tô kinh doanh vận tải chở trẻ em mầm non, học sinh phải có thiết bị ghi nhận hình ảnh trẻ em mầm non, học sinh và thiết bị có chức năng cảnh báo, chống bỏ quên trẻ em trên xe; có niên hạn sử dụng không quá 20 năm; có màu sơn theo quy định của Chính phủ. Xe ô tô chở trẻ em mầm non hoặc học sinh tiểu học phải có dây đai an toàn phù hợp với lứa tuổi hoặc sử dụng xe có ghế ngồi phù hợp với lứa tuổi theo quy định của pháp luật. Khi đưa đón trẻ em mầm non, học sinh tiểu học phải bố trí tối thiểu 01 người quản lý trên mỗi xe ô tô để hướng dẫn, giám sát, duy trì trật tự và bảo đảm an toàn cho trẻ em mầm non, học sinh tiểu học trong suốt chuyến đi. Trường hợp xe từ 29 chỗ trở lên (không kể chỗ của người lái xe) mà chở từ 27 trẻ em mầm non và học sinh tiểu học trở lên phải bố trí tối thiểu 02 người quản lý trên mỗi xe ô tô. Người quản lý, người lái xe có trách nhiệm kiểm tra trẻ em mầm non, học sinh tiểu học khi xuống xe; không được để trẻ em mầm non, học sinh tiểu học trên xe khi người quản lý và người lái xe đã rời xe. Lái xe ô tô đưa đón trẻ em mầm non, học sinh phải có tối thiểu 02 năm kinh nghiệm lái xe vận tải hành khách. Xe đưa đón trẻ em mầm non, học sinh được ưu tiên trong tổ chức phân luồng, điều tiết giao thông, bố trí nơi dừng xe, đỗ xe tại khu vực trường học và tại các điểm trên lộ trình đưa đón trẻ em mầm non, học sinh.

- Quy định xe ô tô kinh doanh vận tải phải lắp thiết bị giám sát hành trình. Xe ô tô chở người từ 08 chỗ trở lên (không kể chỗ của người lái xe) kinh doanh vận tải, xe ô tô đầu kéo, xe cứu thương, xe cứu hộ giao thông phải lắp thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe và giao Bộ trưởng Bộ Công an ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ và quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe; quy định việc xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và sử dụng hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; quy định việc quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe; quy định việc trang bị, lắp đặt, quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm tra tải trọng xe cơ giới.

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

gồm 9 điều, từ Điều 56 đến Điều 64, 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, 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. Trong đó:

- Quy định tích hợp các loại giấy tờ của người lái xe vào tài khoản định danh điện tử và quy định việc xuất trình, kiểm tra có thể thực hiện thông qua tài khoản định danh điện tử.

- Quy định phân hạng giấy phép lái xe theo Công ước Viên về giao thông để tạo thuận lợi cho phát triển kinh tế, du lịch và đầu tư của nước ngoài vào Việt Nam.

- Quy định điểm của giấy phép lái xe, trong đó điểm của 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 về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bao gồm 12 điểm. Số điểm trừ mỗi lần vi phạm tùy thuộc tính chất, mức độ của hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Dữ liệu về điểm trừ giấy phép lái xe của người vi phạm sẽ được cập nhật vào hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi quyết định xử phạt có hiệu lực thi hành và thông báo cho người bị trừ điểm giấy phép lái xe biết. Quy định trường hợp giấy phép lái xe bị trừ hết điểm thì người có giấy phép lái xe không được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo giấy phép lái xe đó. Sau thời hạn ít nhất là 06 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe được tham gia kiểm tra nội dung 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.

- Quy định chưa cấp, đổi, cấp lại giấy phép lái xe đối với người vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ khi người đó chưa thực hiện xong yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền về giải quyết vụ việc vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5. Chương V (Tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ) gồm 9 điều, từ Điều 65 đến Điều 73, quy định về: Hoạt động 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 kiểm 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 đường bộ; 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, an toàn giao thông đường bộ; hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe; hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm tra tải trọng xe cơ giới; 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, cản trở, chống người thi hành công vụ. Trong đó:

- Quy định cụ thể về hoạt động tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ bao gồm: Bố trí lực lượng, phương tiện thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm

soát; kiểm tra, kiểm soát người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ; phát hiện, ngăn chặn và xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác. Lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát bao gồm: Lực lượng Cảnh sát giao thông; lực lượng, đơn vị khác trong Công an nhân dân được huy động tham gia phối hợp với Cảnh sát giao thông thực hiện tuần tra, kiểm soát trong trường hợp cần thiết trên cơ sở nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng được huy động theo quy định của pháp luật, quyết định của cấp có thẩm quyền và phù hợp với thực tế nhiệm vụ.

- Quy định cụ thể Cảnh sát giao thông được dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm tra, kiểm soát khi có một trong các căn cứ sau: **(1)** Khi phát hiện hành vi vi phạm pháp luật hoặc có căn cứ xác định có hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc vi phạm pháp luật khác; **(2)** Thực hiện theo mệnh lệnh, kế hoạch tuần tra, kiểm soát của cấp có thẩm quyền để phát hiện hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà buộc phải dừng phương tiện để kiểm tra, kiểm soát mới phát hiện được; **(3)** Phục vụ bảo vệ an ninh quốc gia, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội và đấu tranh phòng, chống tội phạm; phòng, chống thiên tai; phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; phòng, chống dịch bệnh; **(4)** Có tin báo, tố giác, phản ánh, kiến nghị, đề nghị của cơ quan, tổ chức, cá nhân về tội phạm, hành vi vi phạm pháp luật khác.

- Quy định lực lượng Cảnh sát giao thông được trang bị vũ khí, công cụ hỗ trợ theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ; phương tiện giao thông đường bộ, phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ. Lực lượng khác trong Công an nhân dân tham gia phối hợp với Cảnh sát giao thông thực hiện tuần tra, kiểm soát được trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, vũ khí, công cụ hỗ trợ phù hợp với nhiệm vụ được giao theo quy định của pháp luật.

- Quy định người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ có quyền: Được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo quy định của Luật này; được thông báo về căn cứ dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ để kiểm tra, kiểm soát; nội dung và kết quả kiểm tra, kiểm soát; hành vi vi phạm pháp luật và biện pháp xử lý; giải trình, khiếu nại, khởi kiện quyết định hành chính, hành vi hành chính liên quan đến quyền và lợi ích hợp pháp của mình theo quy định của pháp luật; tố cáo hành vi vi phạm pháp luật trong hoạt động tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật về tố cáo; báo tin, tố giác, phản ánh những trường hợp vi phạm pháp luật. Quy định người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ có trách nhiệm chấp hành quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; chấp hành hiệu lệnh dừng phương tiện tham gia giao thông đường bộ, yêu cầu kiểm tra, kiểm soát của lực lượng thực hiện tuần tra, kiểm soát; hỗ trợ, hợp tác với lực lượng bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong quá trình phát hiện, ngăn chặn và xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và vi phạm pháp luật khác.

6. Chương VI (Chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ) gồm 6 điều từ Điều 74 đến Điều 79, 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 đường bộ đối với trường hợp sử dụng tạm thời 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. Trong đó:

- Quy định cụ thể về Trung tâm chỉ huy giao thông có nhiệm vụ thu thập, lưu trữ, phân tích, xử lý dữ liệu về tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ phục vụ chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ, tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đấu tranh phòng, chống tội phạm và các vi phạm pháp luật khác trên đường bộ; cung cấp thông tin về tình trạng giao thông cho người tham gia giao thông đường bộ; phục vụ điều hành hoạt động giao thông đường bộ trật tự, an toàn, thông suốt. Trung tâm chỉ huy giao thông được kết nối, chia sẻ dữ liệu với các Bộ, ngành. Quy định Bộ trưởng Bộ Công an ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm chỉ huy giao thông; quy định việc xây dựng, quản lý, hoạt động của trung tâm chỉ huy giao thông.

- Quy định kiến nghị về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với công trình đường bộ, trong đó quy định Cơ quan quản lý đường bộ, người quản lý, sử dụng đường bộ, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, có trách nhiệm tiếp nhận, kiểm tra và khắc phục các yếu tố có nguy cơ mất an toàn đối với giao thông đường bộ, thông báo kết quả khắc phục cho cơ quan Cảnh sát giao thông, tổ chức, cá nhân đã kiến nghị; chịu trách nhiệm nếu để xảy ra hậu quả do không xử lý, khắc phục các yếu tố gây mất an toàn giao thông đường bộ theo quy định.

7. Chương VII (Giải quyết tai nạn giao thông đường bộ) gồm 6 điều, từ Điều 80 đến Điều 85, quy định về: Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ gây ra tai nạn giao thông đường bộ, 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. Trong đó:

Quy định cụ thể về thống kê tai nạn giao thông đường bộ và 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. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được chỉ cho các hoạt động: Hỗ trợ nạn nhân, gia đình nạn nhân do tai nạn giao thông đường bộ gây ra; tổ chức, cá nhân giúp đỡ, cứu chữa, đưa người bị tai nạn giao thông đường bộ đi cấp cứu; hỗ trợ cho tổ chức, cá nhân tham gia tuyên truyền giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ mà không được Nhà nước bảo đảm kinh phí.

8. Chương VIII (Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ) gồm 2 Điều Điều 86 (Nội dung quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ), Điều 87 (Trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ). Trong đó:

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

- Quy định Bộ Công an là cơ quan 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.

- Quy định Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới và nhiệm vụ quản lý khác theo quy định của Luật này; ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị an toàn cho trẻ em quy định tại khoản 3 Điều 10 của Luật này.

- Quy định Bộ Y tế thực hiện quản lý nhà nước về điều kiện sức khỏe của người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ; quy định về xác định nồng độ cồn và nồng độ cồn nội sinh trong máu.

9. Chương IX (Điều khoản thi hành) gồm 2 điều, Điều 88 (Hiệu lực thi hành), Điều 89 (Quy định chuyển tiếp). Trong đó:

- Quy định Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024 có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025. Riêng quy định "Khi chở trẻ em dưới 10 tuổi và chiều cao dưới 1,35 mét trên xe ô tô không được cho trẻ em ngồi cùng hàng ghế với người lái xe, trừ loại xe ô tô chỉ có một hàng ghế; người lái xe phải sử dụng, hướng dẫn sử dụng thiết bị an toàn phù hợp cho trẻ em" có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2026.

- Quy định chuyển tiếp về giấy phép lái xe về đào tạo lái xe, về đấu giá biển số xe được thực hiện trước ngày Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ có hiệu lực thi hành.

IV. VIỆC CHUẨN BỊ NGUỒN LỰC CHO CÔNG TÁC TRIỂN KHAI THI HÀNH LUẬT

1. Công tác xây dựng các văn bản hướng dẫn thi hành Luật

- Bộ Công an đã phối hợp chặt chẽ với Bộ Tư pháp rà soát các văn bản quy phạm pháp luật cần xây dựng để tham mưu Thủ tướng Chính phủ ban hành danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các luật, nghị quyết được quốc hội khóa XV thông qua tại kỳ họp thứ 7, trong đó có Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Ngoài ra, Bộ Công an đang nghiên cứu xây dựng dự thảo Quyết định của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch triển khai thi hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Để triển khai thi hành Luật, dự kiến cần xây dựng 8 Nghị định, 01 Quyết định của Thủ tướng Chính phủ và 36 Thông tư của các Bộ có liên quan. Trong đó, Bộ Công an dự kiến chủ trì xây dựng 04 Nghị định và 15 Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an triển khai thi hành Luật.

2. Công tác chuẩn bị triển khai thi hành Luật và các văn bản hướng dẫn thi hành

- Về công tác quán triệt, phổ biến Luật và các văn bản hướng dẫn thi hành

Bộ Công an đã dự kiến công tác: tổ chức Hội nghị quán triệt, phổ biến Luật và các văn bản quy định chi tiết một số điều của Luật đối với các cơ quan trung ương và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; biên soạn tài liệu phổ biến, quán triệt nội dung của Luật; tổ chức tập huấn chuyên sâu về Luật và các văn bản quy định chi tiết một số điều của Luật.

- Về công tác chuẩn bị các điều kiện về nhân lực, kinh phí, bố trí phương tiện thiết bị kỹ thuật, đường truyền để triển khai các nội dung mới phát sinh như trừ điểm trên giấy phép lái xe, tích hợp giấy tờ của người điều khiển giao thông trên tài khoản định danh điện tử và quy định việc xuất trình, kiểm tra có thể thực hiện thông qua tài khoản định danh điện tử; tiếp quản thông tin từ thiết bị giám sát hành trình để thực hiện công tác quản lý nhà nước đối với phương tiện kinh doanh vận tải; triển khai đấu giá biển số mô tô, xe máy.

+ Bộ Công an đã làm việc với Bộ Giao thông để thống nhất kết nối, chia sẻ thông tin về giấy phép lái xe; tiếp nhận công tác quản lý nhà nước về thiết bị giám sát hành trình được lắp đặt trên phương tiện kinh doanh vận tải.

+ Giao các đơn vị chuyên môn làm việc với các đơn vị có liên quan của Bộ Tư pháp để thống nhất đưa nội dung về tích hợp giấy tờ của người điều khiển giao thông trên tài khoản định danh điện tử, quy định việc tạm giữ, việc tước giấy phép lái xe trên môi trường điện tử vào dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định quy định chi tiết thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính.

+ Giao các đơn vị chuyên môn lên phương án nhân lực, dự trù kinh phí, dự kiến phương tiện, thiết bị kỹ thuật, đường truyền, xây dựng phần mềm để chính thức vận hành quy định trừ điểm trên giấy phép lái xe; tích hợp giấy tờ của người điều khiển giao thông trên tài khoản định danh điện tử; quản lý và xử phạt đối với các phương tiện kinh doanh vận tải vi phạm trật tự, an toàn giao thông được phát hiện qua thiết bị giám sát hành trình; triển khai đấu giá biển số mô tô, xe máy.

V. DỰ BÁO TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH CỦA LUẬT ĐẾN NGƯỜI DÂN VÀ XÃ HỘI

1. Quy định về giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong các cơ sở giáo dục

Năm học 2022-2023, số học sinh bậc học Trung học cơ sở và Trung học phổ thông trên cả nước là gần 9 triệu em và đều tham gia giao thông hàng ngày. Tình trạng vi phạm trật tự, an toàn giao thông (TTATGT) và tai nạn giao thông liên quan đến các em học sinh ngày càng diễn biến phức tạp và có chiều hướng gia tăng. Hành vi vi phạm chủ yếu là: không đội mũ bảo hiểm, chở quá số người quy định, đi xe dàn hàng ngang, vượt đèn đỏ, phóng nhanh, vượt ẩu, đi xe mô tô khi chưa đủ điều kiện (không có giấy phép lái xe)... Thực trạng này rất đáng lo ngại, là một trong những nguyên nhân chủ yếu khiến cho tai nạn giao thông trong học sinh tăng cao. Nhiều em học sinh điều khiển xe gắn máy, xe mô tô đến trường nhưng chưa hiểu hết các quy định của pháp luật về TTATGT, ý thức tham gia giao thông chưa cao, kỹ năng điều khiển phương tiện không có nên tiềm ẩn nguy cơ rất lớn gây tai nạn giao thông.

Từ Nghị quyết 12/NQ-CP ngày 19/2/2019 của Chính phủ về tăng cường bảo đảm TTATGT và chống ùn tắc giao thông đã xác định tầm quan trọng của công tác phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT và Chính phủ đã giao Bộ Giáo dục và Đào tạo đưa nội dung giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT và văn hóa giao thông vào trong chương trình chính khóa dưới hình thức tích hợp vào nội dung một số môn học và hoạt động giáo dục từ giáo dục mầm non đến giáo dục phổ thông trung học. Đến nay, nội dung này đã được luật hoá trong Luật TTATGT đường bộ. Các cơ sở giáo dục phổ thông, cơ

sở giáo dục nghề nghiệp có trách nhiệm xây dựng, tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về TTATGT vào chương trình giảng dạy và giao Bộ Công an chủ trì chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông phối hợp với các cơ sở giáo dục tổ chức hướng dẫn lái xe máy an toàn cho học sinh nhằm nâng cao kiến thức và kỹ năng tham gia giao thông an toàn cho các em học sinh, hình thành nên ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT ngay từ khi còn nhỏ, còn ngồi trên ghế nhà trường.

2. Quy định cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Đây là cơ sở dữ liệu dùng chung, được kết nối, chia sẻ với cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư, cơ sở dữ liệu về đường bộ và các cơ sở dữ liệu khác có liên quan. Ứng dụng công nghệ số và sử dụng dữ liệu số một cách sâu rộng trong toàn bộ các hoạt động quản lý. Điều này sẽ xóa bỏ sự chênh lệch thống kê của mỗi cơ quan, đơn vị, bảo đảm đồng bộ trong số liệu để dự báo tình hình TTATGT đường bộ, xây dựng chiến lược phát triển giao thông đường bộ, số hóa dữ liệu thay đổi phương thức hoạt động từ thủ công sang môi trường điện tử, từ quản trị hoạt động của lực lượng Cảnh sát giao thông công khai, minh bạch đến các dịch vụ công phục vụ người dân và doanh nghiệp, phục vụ công tác quản lý nhà nước hiệu lực, hiệu quả...

Cơ sở dữ liệu về an toàn giao thông cung cấp thông tin kịp thời, đầy đủ, chính xác nhằm hỗ trợ đắc lực cho quá trình ra các quyết định quản lý về TTATGT trên phạm vi toàn quốc một cách nhanh chóng, kịp thời. Chuyển đổi số trong công tác bảo đảm TTATGT cũng giúp cho người dân giảm thời gian, chi phí khi đi lại làm các thủ tục, không phải chờ đợi, góp phần nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước về TTATGT.

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

- Khoản 3 Điều 10 quy định khi chở trẻ em dưới 10 tuổi và chiều cao dưới 1,35 mét trên xe ô tô không được cho trẻ em ngồi cùng hàng ghế với người lái xe, trừ loại xe ô tô chỉ có một hàng ghế; người lái xe phải sử dụng, hướng dẫn sử dụng thiết bị an toàn phù hợp cho trẻ em.

Từ trước đến nay, vấn đề bảo đảm an toàn cho người lớn trên xe ô tô đã được pháp luật quy định nhưng với trẻ em là đối tượng yếu thế lại chưa được quy định cụ thể trong. Vì vậy, căn cứ vào đó, cơ quan chức năng đã đề xuất những quy định bảo đảm an toàn cho trẻ em, ưu tiên trợ giúp khi xảy ra tai nạn giao thông đối với nhóm yếu thế tương thích với Công ước Viên mà Việt Nam là thành viên và dựa vào những nghiên cứu của các tổ chức xã hội, các cơ quan Y tế trong và ngoài nước đối với sự an toàn cho trẻ em trên xe ô tô và khi tham gia giao thông.

Dù Luật Trật tự, an toàn giao thông có hiệu lực từ ngày 01/01/2025 nhưng riêng quy định về thiết bị an toàn cho trẻ em trên xe ô tô có hiệu lực từ ngày 01/01/2026. Để đưa quy định này vào thực tiễn, trong thời gian tới còn có nhiều yếu tố cần chuẩn bị. Các nhà lập pháp cần có thời gian chuẩn bị về phương án và các quy định đi kèm để việc thực thi luật tốt hơn. Đồng thời, cần thời gian để đưa ra các quy chuẩn chất lượng cho thiết bị; người dân cần chuẩn bị tiếp nhận, chuẩn bị và đáp ứng luật mới. Người dân cần hiểu về tầm quan trọng của việc sử dụng thiết bị đạt chuẩn và cách sử dụng đúng, cài đúng trên ô tô là rất quan trọng. Cần chủ động thực hiện quy định này để bảo vệ trẻ em trên mỗi hành trình.

Theo nhóm nghiên cứu của PGS.TS Phạm Việt Cường, Giám đốc Trung tâm nghiên cứu chính sách và phòng chống chấn thương, Trường Đại học y tế công cộng đã thực hiện đánh giá tác động của quy định này cho thấy người dân phản ứng rất tích cực với đề xuất này và với chi phí cho một thiết bị an toàn dao động từ 1,5-2 triệu đồng/thiết bị, tương đương với 0,5% so với chi phí mua xe ô tô con tầm trung trên thị trường, đầu tư 01 lần dùng nhiều lần. Nếu quy định này được áp dụng hiệu quả, có thể kéo giảm vài trăm vụ tai nạn giao thông mà trẻ em bị chấn thương đặc biệt nghiêm trọng hoặc thiệt mạng trên xe ô tô/1 năm.

- Khoản 4 Điều 4 quy định bảo đảm công bằng, bình đẳng, an toàn đối với người tham gia giao thông đường bộ; tạo thuận lợi cho trẻ em, phụ nữ mang thai, người già yếu, người khuyết tật trong tham gia giao thông đường bộ; xây dựng văn hóa giao thông; giáo dục, phổ biến, bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho trẻ em, học sinh để hình thành, nâng cao ý thức tự bảo vệ bản thân và tự giác chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông đường bộ.

- Những năm gần đây, Việt Nam luôn là tấm gương sáng, là điển hình tiêu biểu cho các quốc gia trên thế giới về thực hiện tốt công tác chăm sóc và bảo vệ trẻ em. Trẻ em được quan tâm và dành sự hỗ trợ về nhiều mặt, đầu tư, tạo điều kiện thuận lợi và tốt nhất để trẻ em được phát triển toàn diện về thể chất lẫn tinh thần, góp phần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho đất nước sau này. Với lý do đó, thể lực và chiều cao của trẻ em ngày càng phát triển, vì vậy để bảo đảm an toàn cho trẻ em và người điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông, Luật TTATGT đường bộ đã quy định hạ độ tuổi từ 14 xuống 12 tuổi đối với trường hợp người lái xe mô tô hai bánh, xe gắn máy được chở tối đa 02 người.

4. Về nội dung đấu giá biển số xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy

Luật hoá quy định về đấu giá biển số xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy để đáp ứng nhu cầu của người dân, tạo sự công bằng giữa các chủ thể có nhu cầu, khai thác tài sản công có hiệu quả, tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước, không phát sinh thêm chi phí, nhân lực, bảo đảm phù hợp với phạm vi điều chỉnh của Luật TTATGT đường bộ là luật chuyên ngành, quy định đầy đủ, cụ thể nội dung về đấu giá biển số và tạo nên sự thống nhất với các quy định 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.

5. Về quy định điểm, trừ điểm của giấy phép lái xe

Hiện tại, 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 TTATGT của người lái. Vì vậy, nhằm quản lý việc chấp hành pháp luật của người điều khiển phương tiện giao thông, Luật đã quy định điểm, trừ điểm của giấy phép lái xe. 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 nhân dân, qua đó bảo đảm tính nhân văn, nhân đạo của pháp luật Việt Nam; đáp ứng yêu cầu thực tiễn, ứng dụng chuyển đổi số trong công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình hiện nay, tiếp thu kinh nghiệm quản lý an toàn giao thông của các nước tiên tiến. Việc quản lý người lái xe trong suốt quá trình 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, 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. Giấy phép lái xe bị trừ hết điểm thì người có giấy phép lái xe không được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo giấy phép lái xe đó. Sau thời hạn ít nhất là 06 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe được tham gia kiểm tra nội dung 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.

Thủ tục trừ điểm, phục hồi điểm sẽ bảo đảm đơn giản, hợp lý tránh phiền hà cho người vi phạm, theo hướng ứng dụng công nghệ thông tin, chuyên đổi số, số hoá hệ thống cơ sở dữ liệu 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 quyết 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 tréo với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính) hoặc sau 1 năm tính từ lần trừ điểm gần nhất nếu còn điểm hệ thống sẽ tự động phục hồi điểm cho người lái xe.

6. Về phân hạng giấy phép lái xe

Nhằm nội luật hoá các quy định về phân hạng giấy phép lái xe quy định tại Công ước Viene năm 1968; tạo thuận lợi cho người dân Việt Nam sinh sống, học tập tại các nước là thành viên của Công ước Viene không mất chi phí đổi, học để được cấp giấy phép lái xe, đồng thời tạo thuận lợi cho các nhà đầu tư, khách nước ngoài vào Việt Nam đầu tư, tham quan, du lịch góp phần phát triển kinh tế, du lịch, thương mại, hợp tác quốc tế, phát triển đầu tư, sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu phương tiện trong nước và quốc tế do có sự đồng bộ về phân hạng phương tiện và giấy phép lái xe.

Để quy định phân hạng mới không gây nhiều tác động, bảo đảm thực thi trong quá trình triển khai thực hiện, việc cấp giấy phép lái xe theo hạng mới sẽ được thực hiện đối với người cấp lần đầu và cho những giấy phép lái xe thuộc các trường hợp cấp đổi, cấp lại, đối với giấy phép lái xe cấp trước khi Luật này có hiệu lực thi hành thì sẽ tiếp tục sử dụng theo thời hạn và giá trị ghi trên giấy phép lái xe.

7. Quy định về tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

- Trong bối cảnh độ tuổi lao động ở Việt Nam đang tăng, điều kiện kinh tế ngày càng phát triển, sức khỏe được chăm sóc ngày càng chu đáo và cải thiện, chất lượng cuộc sống được nâng cao vì vậy Luật TTATGT đường bộ đã nâng độ tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người (kể cả xe buýt) trên 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe), xe ô tô chở người giường nằm là đủ 57 tuổi đối với nam, đủ 55 tuổi đối với nữ (trước là 55 và 50) cho phù hợp với Bộ luật Lao động và tình hình thực tế.

- Thời gian làm việc của người lái xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ: nhằm bảo đảm sức khỏe cho lái xe và sự an toàn của những người tham gia giao thông khác, Luật TTATGT đường bộ bổ sung quy định thời gian lái xe của người lái xe ô tô không quá 48 giờ trong một tuần.

8. Việc quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe

Luật quy định xe ô tô kinh doanh vận tải phải lắp thiết bị giám sát hành trình. Xe ô tô chở người từ 08 chỗ trở lên (không kể chỗ của người lái xe) kinh doanh vận tải, xe ô tô đầu kéo, xe cứu thương, xe cứu hộ giao thông phải lắp thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe. Bộ Công an đã giao cho các đơn vị chuyên môn của Bộ làm việc với các đơn vị có liên quan của Bộ Giao thông vận tải để thống nhất tiếp nhận công tác quản lý nhà nước về thiết bị giám sát hành trình được lắp đặt trên phương tiện kinh doanh vận tải. Các đơn vị chuyên môn lên phương án nhân lực, dự trù kinh phí, dự kiến phương tiện thiết bị kỹ thuật, đường truyền, xây dựng phần mềm để chính thức quản lý và xử phạt đối với các phương tiện kinh doanh vận tải vi phạm trật tự, an toàn giao thông được phát hiện qua thiết bị giám sát hành trình.

Kế thừa các quy định của Bộ Giao thông vận tải quy định về cung cấp, quản lý và sử dụng dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô, quy định này được đưa vào Luật nhằm giúp các cơ quan quản lý phát hiện được các trường hợp vi phạm pháp luật về TTATGT, quản lý hoạt động vận tải một cách hiệu quả, định vị được vị trí của phương tiện... qua đó đóng góp tích cực vào việc bảo đảm an toàn giao thông.

9. Bổ sung quy định việc kiểm định khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy

Việc kiểm định khí thải thực hiện theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường được thực hiện tại các cơ sở kiểm định khí thải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (Điều 102 Luật Bảo vệ môi trường quy định trách nhiệm của Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trình Thủ tướng Chính phủ ban hành lộ trình áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ lưu hành ở Việt Nam).

Giai đoạn 2005-2022, tăng trưởng xe máy đạt bình quân 9,1%/năm. Đây là loại phương tiện phát thải khí thải lớn nhất ra môi trường tại các thành phố lớn. Việc kiểm soát khí thải mô tô, xe gắn máy giúp giảm 35,55% tổng lượng CO, 40% tổng lượng HC phát thải, từ đó nâng cao chất lượng cuộc sống.

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

Hiện nay, một số Luật trong lĩnh vực quốc phòng và an ninh, trong đó có Luật Công an nhân dân cũng quy định về quyền này trong “trường hợp cấp bách” hoặc “trường hợp khẩn cấp” và gắn với mục đích, yêu cầu cụ thể. Kế thừa các quy định của Luật Công an nhân dân, Luật TTATGT đường bộ quy định về việc huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự trong trường hợp cấp bách. Trong quá trình thực thi nhiệm vụ sẽ phát sinh các tình huống đa dạng, khó lường, ngoài dự kiến, lực lượng Cảnh sát giao thông cần được phép huy động người, phương tiện, thiết bị dân sự trong một số trường hợp đặc biệt để bảo đảm khả năng hoàn thành nhiệm vụ.

11. Quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ

Đây là quỹ ngoài ngân sách nhà nước, hình thành trên cơ sở huy động các nguồn lực đóng góp của toàn xã hội; quỹ giảm thiểu thiệt hại tai nạn giao thông đường bộ được quy định trong Luật TTATGT đường bộ sẽ tạo cơ sở pháp lý đủ mạnh, rõ ràng để triển khai việc hỗ trợ, khắc phục hậu quả vụ tai nạn giao thông, giảm thiểu thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra; quỹ sẽ dùng để 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 nạn để họ nhanh chóng ổn định, trở lại cuộc sống thường ngày, ngoài ra nguồn quỹ này cũng khích lệ các lực lượng tham gia công tác bảo đảm TTATGT đường bộ ngày một tốt hơn và huy động tối đa mọi nguồn lực xã hội chung tay tham gia công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, từ đó sẽ giảm tai nạn giao thông đường bộ và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.

12. Người điều khiển phương tiện có thể xuất trình giấy tờ qua tài khoản định danh điện tử

Cụ thể, các loại giấy tờ có thể tích hợp gồm: Giấy phép lái xe; chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ, bằng, chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng; giấy đăng ký xe hoặc bản sao chứng thực giấy đăng ký xe kèm bản gốc giấy biên nhận của tổ chức tín dụng còn hiệu lực (trong thời gian tổ chức tín dụng giữ bản chính giấy đăng ký xe); giấy chứng nhận kiểm định, tem kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, giấy xác nhận thời hạn hiệu lực của giấy chứng nhận kiểm định và tem kiểm định (đối với loại phương tiện giao thông có quy định phải kiểm định); giấy chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới...

Khi thông tin của các giấy tờ đã được tích hợp, cập nhật trong căn cước điện tử, tài khoản định danh điện tử trên Ứng dụng định danh quốc gia (VNeID) trong cơ sở dữ liệu do Bộ Công an quản lý thì thực hiện việc kiểm tra, kiểm soát thông qua thông tin trong căn cước điện tử, tài khoản định danh điện tử trên Ứng dụng định danh quốc gia (VNeID), cơ sở dữ liệu có giá trị như kiểm tra trực tiếp giấy tờ đó.

Trong quá trình xử lý mà người vi phạm xuất trình giấy tờ qua VNeID thì lực lượng chức năng sẽ tạm giữ giấy tờ trên môi trường điện tử./.