

Số: 144/BCTĐ-BTP

Hà Nội, ngày 11 tháng 8 năm 2023

**BÁO CÁO THẨM ĐỊNH**  
**Dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ**

Kính gửi:

- Bộ Công an;
- Văn phòng Chính phủ.

Ngày 07/8/2023, Bộ Tư pháp nhận được Công văn số 2734/BCA-C08 của Bộ Công an đề nghị thẩm định dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (sau đây gọi tắt là dự án Luật)<sup>1</sup>. Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (sửa đổi, bổ sung một số điều năm 2020), ngày 10/8/2023, Bộ Tư pháp đã tổ chức họp Hội đồng thẩm định<sup>2</sup> đối với dự án Luật. Trên cơ sở ý kiến của các thành viên Hội đồng thẩm định và qua nghiên cứu hồ sơ dự án Luật, Bộ Tư pháp có ý kiến thẩm định đối với dự án Luật như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH**

Ngày 02/6/2023, Quốc hội ban hành 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, trong đó bổ sung dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ trình Quốc hội cho ý kiến tại kỳ họp thứ 6 (tháng 10/2023) và trình Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 7 (tháng 5/2024). Ngày 02/8/2023, Văn phòng Chính phủ có Công văn số 5856/VPCP-PL về việc chuẩn bị Phiên họp Chính phủ chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 8/2023, trong đó yêu cầu các Bộ: Công an, Tư pháp, Tài chính, Giao thông vận tải khẩn trương hoàn thiện hồ sơ các dự án Luật: Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Đường bộ... trình Chính phủ trước ngày 15/8/2023; Bộ Tư pháp sớm tổ chức việc thẩm định các dự án Luật, Đề nghị xây dựng Luật nêu trên để các Bộ chủ trì soạn thảo nghiên cứu, giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định, trình Chính phủ đúng thời hạn. Do đó, Bộ Tư pháp nhất trí với sự cần thiết xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

**II. VỀ PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH CỦA DỰ ÁN LUẬT**

Ngày 31/8/2020, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 123/NQ-CP về Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 8/2020 trong đó xác định: về phạm vi điều chỉnh, Chính phủ thảo luận và thống nhất: dự án

<sup>1</sup> Đối với dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Bộ Tư pháp đã có Báo cáo số 149/BCTĐ-BTP ngày 27/7/2020 về thẩm định dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

<sup>2</sup> Với sự tham gia của các Thành viên đến từ: Văn phòng Chính phủ, Bộ Quốc phòng, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Y tế, Bộ Tài chính, Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch, Bộ Nội vụ, Bộ Công Thương... và một số đơn vị thuộc Bộ Tư pháp.

*Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định các vấn đề về quy tắc giao thông; đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe; đăng ký và cấp, thu hồi biển số xe cơ giới; tổ chức an toàn giao thông và chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; giải quyết ùn tắc, tai nạn giao thông; các biện pháp thực thi pháp luật trong phát hiện, xử lý vi phạm về an toàn giao thông đường bộ* (điểm a mục 4). Tuy nhiên, nội dung về phương tiện giao thông đường bộ (gồm: 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; niên hạn sử dụng của xe cơ giới; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển người, hàng hóa...) **tại dự thảo Luật Đường bộ được chuyển sang điều chỉnh tại dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ**. Như vậy, có sự thay đổi phạm vi điều chỉnh của 2 dự án Luật so với dự thảo Luật được Chính phủ thông qua. Để hoàn thiện dự thảo Luật, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát tiếp tục hoàn thiện một số vấn đề sau:

(i) Về cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 7): dự thảo Luật Đường bộ (Luật ĐB) quy định về cơ sở dữ liệu vận tải đường bộ (điểm đ khoản 2 Điều 8)<sup>3</sup>, cơ sở dữ liệu vận tải đường bộ có thể gồm các thông tin về cá nhân điều khiển phương tiện giao thông đường bộ để thực hiện vận tải đường bộ, thông tin về sức khỏe của người lái xe, thông tin về xe cơ giới, xe máy chuyên dùng trong cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại dự thảo Luật.

(ii) Về việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hóa, hành khách (Điều 39, Điều 44, Điều 46: tại Điều 62, Điều 66, Điều 71); dự thảo Luật ĐB cũng quy định về vận tải hàng hoá, hành khách bằng xe ô tô, xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự, tuy nhiên, qua rà soát nội dung quy định giữa dự thảo Luật ĐB và dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Luật TTATGTĐB) có sự giao thoa, nội dung chưa bảo đảm sự thống nhất trong cách thức quy định (xem cụ thể tại mục III.7)

(iii) Về vận chuyển hành khách, hàng hoá bằng xe bốn bánh có gắn động cơ (Điều 45): khoản 1 Điều 45 dự thảo Luật quy định điều kiện hoạt động kinh doanh của xe bốn bánh có gắn động cơ, tuy nhiên, Điều 61 Luật ĐB không quy định hoạt động chuyển hành khách, hàng hoá bằng xe bốn bánh có gắn động cơ là hoạt động kinh doanh vận tải...

### III. Ý KIẾN THẨM ĐỊNH TỪNG NỘI DUNG

**1. Sự phù hợp của nội dung dự án Luật với mục đích, yêu cầu, phạm vi điều chỉnh, chính sách trong Đề nghị xây dựng Luật**

<sup>3</sup>tại Điều 61 Luật này cũng xác định *hoạt động vận tải đường bộ là việc tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để vận chuyển người, hàng hóa trên đường bộ trong nước, quốc tế* (khoản 2); đơn vị vận tải là tổ chức cá nhân sử dụng phương tiện giao thông đường bộ để thực hiện vận tải đường bộ (khoản 1)

Dự án Luật được xây dựng trên cơ sở các chính sách được Chính phủ thông qua, tuy nhiên, qua rà soát, một số nội dung cần được nghiên cứu thể hiện lại để phù hợp với chính sách đã được thông qua, một số nội dung mới cần được thực hiện đánh giá, cụ thể:

a) Về phạm vi điều chỉnh: như đã nêu tại mục II Báo cáo này, tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về dự án Luật TTATGTĐB tại Thông báo số 2670/TTKQH-QPAN, cơ quan chủ trì soạn thảo đã bổ sung phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật. Tại hồ sơ, cơ quan chủ trì soạn thảo đã bổ sung Báo cáo đánh giá tác động chính sách và thực hiện đánh giá tác động đối với toàn bộ nội dung dự kiến điều chỉnh tại dự thảo Luật. Do đó, để có cơ sở cho cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định<sup>4</sup>, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu thể hiện rõ tại Tờ trình, trong đó cần báo cáo rõ những nội dung mới, những nội dung dẫn đến thay đổi phạm vi điều chỉnh của dự án Luật.

b) Về hạng giấy phép lái xe (Điều 50): dự thảo Luật giao *Chính phủ quy định chi tiết về hạng giấy phép lái xe, thời hạn giấy phép lái xe...* (khoản 8 Điều 50), tuy nhiên, trong giai đoạn đề nghị xây dựng Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thì cơ quan lập đề nghị đề xuất giải pháp “luật hoá” một số quy định tại thông tư, nghị định để đảm bảo tính minh bạch, khả thi. Trong khi đó, hạng giấy phép lái xe đã được quy định tại Điều 59 Luật Giao thông đường bộ năm 2008, do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo giải trình lý do giao Chính phủ quy định hạng giấy phép lái xe mà không quy định cụ thể tại dự thảo Luật.

**2. Tính hợp hiến, hợp pháp, tính thống nhất của dự thảo Luật với hệ thống pháp luật; tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên**

**2.1. Về tính hợp hiến, tính hợp pháp, thống nhất của dự án Luật với hệ thống pháp luật**

Về cơ bản, các quy định của dự thảo Luật bảo đảm phù hợp với các nguyên tắc và quy định của Hiến pháp năm 2013. Bên cạnh đó, dự thảo Luật có nhiều nội dung liên quan trực tiếp tới quy định trong các luật hiện hành, như: Luật Công an nhân dân; Luật Xử lý vi phạm hành chính... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp tục rà soát các quy định cụ thể của dự thảo Luật với các luật có liên quan để bảo đảm hơn nữa tính thống nhất, đồng bộ của dự thảo Luật với hệ thống pháp luật (*nội dung cụ thể xem tại mục III.7 Báo cáo này*), ví dụ như:

<sup>4</sup> Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) chỉ quy định quy trình tiếp thu, chỉnh lý dự án luật theo ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội theo đó *trên cơ sở ý kiến của Ủy ban thường vụ Quốc hội, cơ quan, tổ chức, đại biểu Quốc hội trình dự án luật, dự thảo nghị quyết có trách nhiệm nghiên cứu, tiếp thu để chỉnh lý dự án, dự thảo. Đối với dự án, dự thảo do Chính phủ trình thì người được Thủ tướng Chính phủ ủy quyền trình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Tư pháp tổ chức nghiên cứu, tiếp thu để chỉnh lý dự án, dự thảo, trừ trường hợp cần báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định* (khoản 1 Điều 72)

*a) Về tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 6), Bộ Giáo dục và Đào tạo quy định nội dung, chương trình phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông... (khoản 7 Điều 52)*

Dự thảo Luật quy định trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và giao Bộ trưởng Bộ Giáo dục và đào tạo quy định nội dung, chương trình phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông, hướng dẫn kỹ năng lái xe gắn máy an toàn cho học sinh từ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi khi tham gia giao thông. Tuy nhiên, liên quan đến phổ biến, giáo dục pháp luật nói chung và phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ nói riêng, Luật Phổ biến, giáo dục pháp luật quy định về trách nhiệm, nội dung, hình thức phổ biến giáo dục pháp luật... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo không quy định những nội dung liên quan đến phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại dự thảo Luật mà thực hiện theo quy định pháp luật về phổ biến, giáo dục pháp luật.

*b) Về điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông (Điều 49)*

Dự thảo Luật quy định trường hợp thông tin giấy tờ của phương tiện và người điều khiển phương tiện đã được đồng bộ vào tài khoản định danh điện tử thì thực hiện kiểm soát các thông tin giấy tờ đó trên tài khoản định danh điện tử (khoản 1 Điều 49). Tuy nhiên, hiện nay, theo quy định của dự thảo Luật Căn cước (sửa đổi) đã được Chính phủ trình Quốc hội thì ngoài việc đồng bộ vào tài khoản định danh điện tử, các giấy tờ cũng được tích hợp vào bộ phận lưu trữ trên thẻ căn cước công dân; đồng thời, tại dự thảo Luật Căn cước (sửa đổi) cũng quy định việc sử dụng thông tin đã được tích hợp vào thẻ căn cước cũng tương đương với giấy tờ có liên quan. Do đó, đề nghị nghiên cứu chỉnh lý để đảm bảo thống nhất trong quá trình thực hiện.

*c) Về giải quyết tình huống đột xuất gây mất an toàn giao thông trên đường bộ (Điều 68)*

Dự thảo Luật quy định tình huống đột xuất trên đường bộ gồm: Ùn tắc giao thông; hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, thiên tai, cháy nổ, hỏa hoạn gây mất an toàn giao thông; yêu cầu bảo vệ an ninh trật tự (khoản 1 Điều 68). Đồng thời, tại khoản 2 Điều 68 dự thảo Luật cũng quy định trách nhiệm của cơ quan công an khi phát hiện, tiếp nhận thông tin về tình huống đột xuất trên đường bộ; khoản 4 Điều 68 dự thảo Luật quy định trách nhiệm của cơ quan quản lý đường bộ. Tuy nhiên đối với các tình huống thiên tai, cháy nổ, hỏa hoạn, pháp luật đã có quy định về các biện pháp phòng, chống, quyền và trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong mỗi tình huống cụ thể như: Luật Phòng, chống thiên tai cũng quy định về các phương án ứng phó thiên tai (như:

thẩm quyền huy động nguồn lực phục vụ hoạt động ứng phó thiên tai; hoạt động tìm kiếm, cứu nạn trong ứng phó thiên tai...). Liên quan đến “cháy nổ, hỏa hoạn”, Luật Phòng cháy, chữa cháy cũng quy định về trách nhiệm của cá nhân, tổ chức trong việc chữa cháy; người chỉ huy chữa cháy... Do đó, để đảm bảo thống nhất, tránh chồng lấn thẩm quyền của các cơ quan trong việc giải quyết các tình huống đột xuất trên đường, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo phân định rõ các trường hợp cũng như trách nhiệm của các cơ quan có liên quan trong việc giải quyết các tình huống đột xuất gây mất an toàn giao thông trên đường bộ.

*d) Về điều tra tai nạn giao thông (Điều 76)*

Dự thảo quy định nguyên tắc điều tra tai nạn giao thông; việc tiến hành khám nghiệm hiện trường, điều tra, thu thập thông tin, tài liệu, phương tiện, đồ vật, dấu vết có liên quan; kết luận nguyên nhân tai nạn giao thông và giao Bộ Công an quy định quy trình điều tra tai nạn giao thông đường bộ của lực lượng Công an nhân dân. Tuy nhiên, đối với những vụ tai nạn giao thông mà bị khởi tố hình sự thì việc điều tra được thực hiện theo Bộ luật Tố tụng hình sự, do đó, đề nghị cân nhắc quy định giao cho Bộ Công an quy định.

*đ) Về chỉ huy, điều khiển giao thông đối với trường hợp vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, xe vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng*

Việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm liên quan đến Luật Hóa chất (trong đó quy định về vận chuyển chất nguy hiểm, xử lý sự cố trong quá trình vận chuyển...), Luật Quản lý vũ khí, vật liệu nổ công nghiệp đã quy định về vận chuyển vũ khí, vật liệu nổ quân dụng, vận chuyển vật liệu nổ công nghiệp, do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát để thống nhất trong cách thức quy định.

*e) Về xử lý vi phạm hành chính*

Một số quy định tại dự thảo Luật liên quan đến Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) như: quy định việc *phát hiện vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ* (Điều 62); *sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ; thiết bị thu thập, xử lý và chỉ huy giao thông thông minh* (Điều 64); quy định *cưỡng chế trong trường hợp người có hành vi vi phạm pháp luật không chấp hành mệnh lệnh, yêu cầu kiểm tra, kiểm soát của người thi hành công vụ tuân tra, kiểm soát* (khoản 2 Điều 66)... Luật Xử lý vi phạm hành chính đã quy định về phát hiện vi phạm hành chính bằng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ; tổ chức cưỡng chế việc thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính... Do đó, đề nghị rà soát quy định tại dự thảo Luật để đảm bảo thống nhất với Luật Xử lý vi phạm hành chính.

**2.2. Về tính tương thích của nội dung dự án Luật với các điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên**

Cơ quan chủ trì soạn thảo đã thực hiện đánh giá quy định của dự thảo Luật với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Tuy nhiên, Bộ Tư pháp nhận thấy, dự thảo Luật thiếu những biện pháp nhằm bảo đảm quyền con người, quyền của một số nhóm đối tượng dễ bị tổn thương trong tiếp cận giao thông đường bộ, như người khuyết tật, trẻ em, phụ nữ, người cao tuổi. Đây là các nội dung đã được ghi nhận trong các Công ước quốc tế về các quyền dân sự và chính trị, Công ước quốc tế về quyền của người khuyết tật, Công ước Viên về giao thông đường bộ, Công ước về Biển báo và Tín hiệu đường bộ năm 1968... ví dụ như: quy định tại khoản 4 Điều 10 dự thảo Luật chưa hoàn toàn phù hợp với Điều 23.1.(a).(iii) của Công ước Viên năm 1968 về biển báo và tín hiệu đường bộ; chưa có quy định về điều kiện đối với phương tiện dành cho người khuyết tật (Phụ lục 5 Công ước Viên năm 1968 về giao thông đường bộ), cần nhắc thêm quy định tại khoản 11 Điều 8 vì có khả năng hạn chế quyền tiếp cận giao thông của nhóm người này... Ngoài ra, cần nghiên cứu nội luật hoá một số nội dung cụ thể sau: quy định về quản lý đối với phương tiện dành cho người khuyết tật (như yêu cầu về kỹ thuật, an toàn...); quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn của phương tiện đối với xe đạp...

Bên cạnh đó, dự thảo Luật đã có những quy định dẫn chiếu đến các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên như: khoản 3 Điều 33; khoản 6 Điều 38; điểm d khoản 5 Điều 50... nhưng lại chưa thực hiện rà soát, đánh giá với các công ước song phương với các nước liên quan về công nhận giấy phép lái xe (như Công ước song phương như: Hàn Quốc...). Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp tục rà soát, chỉnh lý các quy định tại dự thảo Luật để đảm bảo nội luật hóa một cách phù hợp các quy định của các Công ước quốc tế như đã nêu trên.

### **3. Sự phù hợp của dự thảo Luật với đường lối, chủ trương của Đảng, chính sách của Nhà nước**

Tại hồ sơ dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã bước đầu đánh giá việc thể chế hóa đường lối, chủ trương của Đảng, chính sách của Nhà nước trong việc xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Ngày 25/5/2023, Ban Chấp hành Trung ương ban hành Chỉ thị số 23-CT/TW của về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới, qua rà soát, một số nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm nêu tại Chỉ thị số 23-CT/TW đã được cơ quan chủ trì soạn thảo thể hiện tại dự thảo Luật<sup>5</sup> nhưng một số nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm chưa thể chế đầy đủ, cần tiếp tục được nghiên cứu, thể hiện tại dự thảo Luật như: cơ chế, chính sách huy động, sử dụng nguồn lực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; các biện pháp để khắc phục cơ bản ùn tắc giao thông tại các đô thị lớn... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu thể hiện tại dự thảo Luật.

<sup>5</sup>Ví dụ như: bên cạnh hình thức tuần tra, kiểm soát trực tiếp, dự thảo Luật đã ghi nhận thức tuần tra, kiểm soát thông qua hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ; thiết bị thu thập, xử lý và chỉ huy giao thông thông minh; quy định về trung tâm chỉ huy giao thông, hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông

#### **4. Sự cần thiết, tính hợp lý và chi phí tuân thủ các thủ tục hành chính trong dự thảo Luật; việc lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự thảo Luật**

##### **4.1. Sự cần thiết, tính hợp lý và chi phí tuân thủ các thủ tục hành chính trong dự thảo luật**

Dự thảo Luật quy định 18 thủ tục hành chính nhưng mới thực hiện đánh giá đối với 5 thủ tục hành chính. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo làm rõ sự cần thiết, tính hợp lý, hợp pháp của việc bổ sung một số thủ tục hành chính mới tại dự thảo Luật như: Giấy phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên; cấp phép hoạt động đối với phương tiện giao thông thông minh... để đảm bảo tinh thần cải cách thủ tục hành chính tại các văn bản chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.

Đồng thời, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu để thực hiện liên thông kết quả thực hiện thủ tục hành chính, sử dụng các thông tin đã có trong cơ sở dữ liệu để cắt giảm hoặc giảm bớt thành phần hồ sơ hoặc thủ tục có thể khai thác như: không yêu cầu cung cấp chứng nhận thu hồi đăng ký, biển số (khoản 2 Điều 34) trong thủ tục thay đổi chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng...

##### **4.2. Việc lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự án Luật**

Hồ sơ dự án Luật đã có Báo cáo lồng ghép giới, tại Báo cáo lồng ghép giới cơ quan chủ trì soạn thảo đánh giá các quy định tại dự thảo Luật không làm phát sinh vấn đề về bất bình đẳng giới. Tuy nhiên, qua rà soát nội dung dự thảo Luật, Bộ Tư pháp nhận thấy một số nội dung tại dự thảo Luật có thể phát sinh vấn đề về giới như: việc áp dụng các biện pháp nghiệp vụ để phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; thu thập dữ liệu từ hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, đánh giá trường hợp phát sinh vấn đề về giới thì thực hiện đánh giá tác động.

#### **5. Điều kiện bảo đảm về nguồn nhân lực, tài chính bảo đảm thi hành Luật**

Quy định tại dự thảo Luật có nhiều nội dung mới liên quan trực tiếp tới việc bảo đảm nguồn lực về tài chính, nhân lực để thi hành Luật, như: việc xây dựng cơ sở dữ liệu trật tự, an toàn giao thông đường bộ; trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, thiết bị thu thập, xử lý và chỉ huy giao thông thông minh; hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông... Tuy nhiên, tại hồ sơ dự án Luật chưa có các đánh giá, dự kiến về nguồn nhân lực, tài chính để thi hành Luật. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung các nội dung này vào Tờ trình để có đủ cơ sở cho cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định.

#### **6. Ngôn ngữ, kỹ thuật soạn thảo, hồ sơ và trình tự, thủ tục soạn thảo Luật**

##### **6.1. Về trình tự, thủ tục soạn thảo**

Hồ sơ thẩm định cơ bản đầy đủ theo quy định tại khoản 2 Điều 58 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Tuy nhiên, để hoàn thiện thêm nội dung hồ sơ dự án Luật trước khi trình Chính phủ, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo chỉnh lý thêm một số tài liệu sau:

- Về Tờ trình: đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo chỉnh lý lại nội dung Tờ trình để đảm bảo theo đúng nội dung tại biểu mẫu ban hành kèm theo Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020) theo đó đề nghị bỏ nội dung về việc tiếp thu, giải trình ý kiến của Ủy ban Quốc phòng và An ninh tại Thông báo số 2670/TB-TTKQH (mục IV của Báo cáo này).

- Đề nghị bổ sung tài liệu là Báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Thông báo số 2670/TB-TTKQH vì dự án Luật đã được Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho ý kiến.

## **6.2. Ngôn ngữ, kỹ thuật văn bản soạn thảo**

Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát các quy định tại dự thảo Luật để bảo đảm ngôn ngữ, kỹ thuật trình bày phù hợp với quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020), trong đó cần nhắc chỉnh sửa một số nội dung, ví dụ như:

a) Một số quy định tại dự thảo Luật còn mang tính tùy nghi, ví dụ như: khoản 1 Điều 36; khoản 1 Điều 52; khoản 2 Điều 52... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát để quy định cho phù hợp.

b) Một số quy định còn chung chung hoặc thiếu quy trình thực hiện, chưa đảm bảo tính khả thi như: khoản 2 Điều 33 chưa quy định điều kiện, trình tự, thủ tục và cơ quan có thẩm quyền cấp hoặc quy định chi tiết việc cấp phép hoạt động; thiếu quy trình cấp biển số tạm thời cho phương tiện (khoản 5 Điều 34); điểm b khoản 2 Điều 38 chưa rõ việc duy trì tình trạng kỹ thuật của phương tiện là như thế nào<sup>6</sup>; điểm c khoản 1 Điều 34; điểm b khoản 6 Điều 34 nhưng chưa rõ là nơi thường trú hay nơi tạm trú<sup>7</sup>...

c) Một số nội dung giải thích từ ngữ thuộc nội dung về tiêu chuẩn, kỹ thuật hoặc hoạt động cụ thể như: khoản 4 Điều 3; khoản 5 Điều 3; khoản 10 Điều 3; khoản 35 Điều 3; khoản 37 Điều 3; khoản 41 Điều 3... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát chỉ thực hiện giải thích những thuật ngữ/từ ngữ mang tính

<sup>6</sup> Khoản 5 Điều 55 Luật Giao thông đường bộ quy định *Chủ phương tiện, người lái xe ô tô chịu trách nhiệm duy trì tình trạng an toàn kỹ thuật của phương tiện theo tiêu chuẩn quy định khi tham gia giao thông đường bộ giữa hai kỳ kiểm định*

<sup>7</sup> Khoản 1 Điều 11 Luật Cư trú quy định *Nơi cư trú của công dân bao gồm nơi thường trú, nơi tạm trú.*



chuyên môn hoặc có nhiều cách hiểu khác nhau, được sử dụng nhiều lần trong dự thảo Luật.

d) Về hành vi bị nghiêm cấm (Điều 8): hành vi *điều khiển phương tiện giao thông không đảm bảo kỹ thuật lái xe an toàn* (khoản 4 Điều 8) có thể gồm hành vi *dùng tay sử dụng điện thoại hoặc thiết bị điện tử khác khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông* (khoản 5 Điều 8); hành vi *đặt, để chướng ngại vật trái phép trên đường* (khoản 23 Điều 8) có thể trùng với hành vi *chăng dây, vật cản khác trên đường gây nguy hiểm đến người và phương tiện tham gia giao thông* (khoản 23 Điều 8)... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát để quy định thống nhất, tránh trùng lặp hành vi. Bên cạnh đó, đề nghị rà soát quy định rõ hành vi vi phạm khác theo quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (khoản 28 Điều 8).

đ) Về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông: nội dung bảo đảm trật tự, an toàn giao thông được quy rải rác tại nhiều chương như: Chương III phương tiện giao thông (từ Điều 39 đến Điều 48), Chương IV về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông (Điều 57); Chương VI về chỉ huy, điều khiển giao thông (Điều 69). Tuy nhiên, Bộ Tư pháp cho rằng, việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông bao gồm các biện pháp bảo đảm cho người điều khiển, phương tiện và các biện pháp chỉ huy, điều khiển giao thông. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu thiết kế một Chương quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong đó bảo đảm cho người điều khiển, phương tiện vận tải...

e) Một số quy định tại dự thảo Luật chưa thống nhất giữa nội dung và tên Điều/khoản, ví dụ như: Điều 36 về 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 nhưng khoản 4 Điều này lại quy định về đăng kiểm viên; khoản 1 Điều 60; khoản 2 Điều 34 quy định việc thu hồi đăng ký, biển số xe cơ giới, xe chuyên dùng đối với trường hợp thay đổi chủ xe trong Chứng nhận đăng ký nhưng khoản 6 Điều 34 không quy định thu hồi đối với trường hợp này...

g) Đề nghị rà soát dự thảo Luật để bảo đảm quy định thống nhất về nội dung trong toàn bộ dự thảo Luật cũng như đảm bảo thống nhất quy định giữa dự thảo Luật với hệ thống pháp luật, ví dụ như: Luật Kinh doanh bảo hiểm quy định *bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới*, tuy nhiên dự thảo Luật lại quy định *bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện giao thông đường bộ* (điểm c khoản 1 Điều 33), *chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới* (điểm d khoản 1 Điều 49)...

h) Một số nội dung cần chỉnh sửa về ngôn ngữ và kỹ thuật để bảo đảm nội dung quy định tại dự thảo Luật diễn đạt được minh bạch, rõ ràng, ví dụ như: khoản 2 Điều 34; khoản 1 Điều 66...

i) Đề nghị rà soát đảm bảo các quy định viện dẫn tại dự thảo Luật chính xác, ví dụ như: khoản 1 Điều 49 viện dẫn quy định về giấy phép lái xe đối với người lái xe tham gia giao thông...

## **7. Một số nội dung của dự thảo Luật**

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

a) Dự thảo quy định *trẻ em dưới 10 tuổi hoặc chiều cao dưới 1,35 mét được chở trên xe ô tô chở người dưới 10 chỗ ngồi không được ngồi cùng hàng ghế của người lái xe khi tham gia giao thông đường bộ; trẻ em dưới 4 tuổi phải được chở bằng ghế thiết kế dành cho trẻ em (trừ xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách theo quy định của pháp luật)* (khoản 2 Điều 9), để đảm bảo phù hợp quy định về an toàn giao thông trẻ em, phù hợp với khuyến nghị của Tổ chức y tế thế giới, đề nghị chỉnh lý theo hướng: *trẻ em dưới 10 tuổi và chiều cao dưới 1,35 mét được chở trên xe ô tô con cá nhân phải được chở bằng thiết bị an toàn cho trẻ em....* Bên cạnh đó, đề nghị nghiên cứu đánh giá thêm tính khả thi của quy định này đối với tình hình thực tiễn của Việt Nam bởi lẽ việc bảo vệ trẻ em khi tham gia giao thông là cần thiết nhưng cần quy định sao cho không tạo thêm gánh nặng cho cá nhân, tổ chức khi triển khai các quy định này.

b) Dự thảo quy định *người lái xe và người được chở trên xe ô tô phải thắt dây đai an toàn tại những chỗ có trang bị dây đai an toàn khi tham gia giao thông đường bộ* (khoản 2 Điều 9). Để đảm bảo tính khả thi, phù hợp với thực tiễn đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo chỉnh lý theo hướng *người lái xe và người được chở trên xe ô tô phải thắt dây đai an toàn tại những chỗ có trang bị dây đai an toàn khi tham gia giao thông đường bộ.*

c) Về việc *người mắc bệnh tâm thần khi tham gia giao thông phải có người dẫn dắt* (điểm c khoản 2 Điều 29): đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc quy định này, vì hiện nay, theo phân loại bệnh tâm thần của Tổ chức y tế thế giới thì có rất nhiều loại bệnh tâm thần ở mức độ khác nhau. Do đó, yêu cầu việc người mắc bệnh tâm thần khi tham gia giao thông phải có người dẫn dắt là khó bảo đảm tính khả thi, hơn nữa với một số loại bệnh tâm thần, người bệnh vẫn có nhận thức bình thường, do đó, đề nghị chỉnh lý cho phù hợp, có thể cân nhắc chỉ quy định đối với trường hợp người mất năng lực hành vi dân sự thì phải có người dẫn dắt khi tham gia giao thông.

d) Đề nghị cân nhắc chỉnh lý quy định *tín hiệu đèn màu vàng phải dừng lại trước vạch dừng* (điểm c khoản 4 Điều 10) theo hướng khi có tín hiệu màu vàng thì vẫn phải dừng lại trước vạch và trong trường hợp dừng có thể gây mất an toàn giao thông thì vẫn được đi tiếp.

đ) Về *chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe* (Điều 11): đề nghị cân nhắc bổ sung quy định đối với đường có hạn chế tốc độ thì tốc độ giới hạn đối với xe khách, xe tải phải thấp hơn so với xe ô tô cá nhân, vì xe

tải và xe khách là loại phương tiện có khối lượng lớn, chở nhiều người, bởi vậy tốc độ giới hạn cần thấp hơn xe ô tô cá nhân để giảm thiểu rủi ro gặp tai nạn và hậu quả khi có tai nạn giao thông<sup>8</sup>.

## **7.2. Về cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (khoản 1 Điều 7)**

Dự thảo Luật quy định 7 cơ sở dữ liệu liên quan đến trật tự, an toàn giao thông, trong đó, nhiều nội dung thông tin trong cơ sở dữ liệu có thể trùng lặp với các cơ sở dữ liệu khác như: cơ sở dữ liệu xe cơ giới, xe máy chuyên dùng có thể gồm các thông tin như chủ phương tiện, bảo hiểm của chủ xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; cơ sở dữ liệu về sức khỏe của người lái xe có thể trùng với cơ sở dữ liệu y tế; cơ sở dữ liệu xử lý vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trùng với cơ sở dữ liệu quốc gia về xử lý vi phạm hành chính; cơ sở dữ liệu về đào tạo, sát hạch, giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ có thể trùng với các thông tin về người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, sức khỏe của người lái xe... Bộ Tư pháp nhận thấy, hiện nay, các dữ liệu hình thành trong hoạt động của cơ quan nhà nước được chia sẻ phục vụ các hoạt động của cơ quan nhà nước theo quy định của Luật Giao dịch điện tử năm 2023 và Nghị định số 47/2020/NĐ-CP ngày 09/4/2020 của Chính phủ về quản lý, kết nối và chia sẻ dữ liệu số của cơ quan nhà nước. Vì vậy, để tránh lãng phí nguồn lực và bảo đảm tính chính xác của thông tin, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo xác định rõ các thông tin lưu trữ trong cơ sở dữ liệu dùng chung cho các Bộ, ngành, địa phương sẽ do các cơ quan chịu trách nhiệm quản lý nhà nước trong từng lĩnh vực chịu trách nhiệm cập nhật, quản lý khi thông tin thay đổi.

## **7.3. Về điều kiện phương tiện tham gia giao thông đường bộ (Điều 33)**

### **a) Về điều kiện hoạt động của xe thô sơ tại địa phương (khoản 4 Điều 33)**

Dự thảo Luật giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể điều kiện, phạm vi hoạt động của xe thô sơ tại địa phương (khoản 4 Điều 33), tuy nhiên, việc tham gia giao thông của các phương tiện giao thông nói chung và xe thô sơ nói riêng liên quan trực tiếp đến tính mạng của người điều khiển, việc đảm bảo trật tự, an toàn giao thông. Hơn nữa, việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định là tạo thêm gánh nặng “lập quy” không cần thiết cho địa phương, có thể quy định và áp dụng không thống nhất đối với sử dụng phương tiện này giữa các địa phương. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo quy định rõ điều kiện hoạt động của xe thô sơ tại dự thảo Luật (điều kiện về an toàn kỹ thuật của phương tiện, điều kiện về người điều khiển phương tiện...) và giao Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể phạm vi hoạt động của xe thô sơ trên địa bàn tỉnh vì liên quan đến quyền tham gia giao thông của người dân địa phương.

<sup>8</sup> Theo Công văn số 331/UBATGTQG

b) Về phương tiện gắn biển số nước ngoài hoạt động tại Việt Nam (khoản 3 Điều 33): đề nghị bổ sung quy định về việc tham gia giao thông của xe ô tô tay lái nghịch; quy định phương tiện giao thông vào theo đoàn khách ngoại giao.

#### **7.4. Về cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ (Điều 34)**

a) Dự thảo Luật quy định điều kiện cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ, tuy nhiên, quy định tại Điều này đang có sự trùng lặp giữa điều kiện và hồ sơ thực hiện việc cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông, ví dụ như: tại điểm a khoản 1 Điều 34 quy định *có nguồn gốc, xuất xứ hợp pháp*, trong khi đó, điểm b khoản 1 Điều 34 quy định điều kiện *chứng nhận quyền sở hữu hợp pháp*, điểm a khoản 2 Điều 34 quy định về chứng nhận thu hồi đăng ký và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, quy định các điều kiện cấp, thu hồi tách bạch với hồ sơ cấp, thu hồi.

b) Về việc cấp biển số, đăng ký tạm thời nếu có nhu cầu (khoản 5 Điều 34): việc cấp biển số, đăng ký tạm thời là nhằm mục đích quản lý các phương tiện này khi tham gia giao thông, do đó, trường hợp cơ quan chủ trì soạn thảo chỉ cấp theo nhu cầu thì cần nhắc không quy định nội dung này tại dự thảo Luật.

Đối với việc tham gia giao thông của xe nghiên cứu phát triển, hoàn thiện sản phẩm, đề nghị nghiên cứu quy định theo hướng quản lý đối với phương tiện này khi tham gia giao thông để thực hiện thử nghiệm. Vì đây là phương tiện đang trong quá trình nghiên cứu phát triển, hoàn thiện, do đó, việc lưu hành phương tiện này cần phải được quản lý để đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông thì chỉ nên lưu hành trong phạm vi, tuyến đường cho phép trong thời gian cụ thể.

c) Về việc cấp và quản lý số biển số xe theo mã định danh của chủ xe là cá nhân, tổ chức (khoản 7 Điều 34)

Quy định tại khoản 7 Điều 34 chưa rõ việc cấp biển số xe theo mã định danh của chủ xe là như thế nào, trong khi đó, theo quy định tại Nghị định số 59/2022/NĐ-CP ngày 05/9/2022 của Chính phủ quy định về định danh và xác thực điện tử thì cá nhân (gồm công dân Việt Nam và người nước ngoài) được cấp số định danh (điểm a khoản 1 Điều 7, điểm a khoản 1 Điều 8); đối với tổ chức thì được cấp mã định danh điện tử của tổ chức (khoản 1 Điều 9)<sup>9</sup>. Số định danh của cá nhân và mã định danh điện tử của tổ chức là một trong những thông tin về danh tính điện tử trong tài khoản định danh điện tử. Tài khoản định danh điện tử được sử dụng để *thực hiện thủ tục hành chính, dịch vụ hành chính công trên môi trường điện tử và các hoạt động khác theo nhu cầu của chủ thể danh*

<sup>9</sup>Nghị định số 59/2022/NĐ-CP cũng quy định mã định danh điện tử của tổ chức được xác định bằng mã số thuế của tổ chức đó; trường hợp không có mã số thuế thì hệ thống định danh và xác thực điện tử xác lập một dãy số tự nhiên duy nhất để quản lý danh tính điện tử của tổ chức đó

*tính điện tử* (khoản 2 Điều 13 Nghị định số 59/2022/NĐ-CP). Bên cạnh đó, hiện nay, dự án Luật Căn cước (sửa đổi) đã trình Quốc hội quy định tài khoản định danh điện tử là căn cước điện tử. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cần nhắc không quy định nội dung này, việc cấp, quản lý biển số xe cần gắn với chủ phương tiện (cá nhân, tổ chức) trên cơ sở các giấy tờ hợp pháp về cá nhân, tổ chức (như thẻ căn cước, giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp...) mà không gắn với tài khoản để thực hiện thủ tục hành chính, dịch vụ hành chính công.

d) Khoản 7 Điều 37 quy định *xe hết niên hạn không được tham gia giao thông...*, do đó, đề nghị bổ sung thu hồi chứng nhận đăng ký và biển số xe cơ giới đối với trường hợp xe hết niên hạn sử dụng theo quy định tại Điều 37.

### **7.5. Về 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 (Điều 35)**

a) Dự thảo Luật quy định như *xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu phải được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường* (khoản 1 Điều 35), tuy nhiên, đề nghị cần nhắc quy định về chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phụ tùng xe cơ giới vì hiện nay pháp luật về giao thông đường bộ chỉ quy định về chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật đối với xe cơ giới, xe máy chuyên dùng.

b) Dự thảo Luật quy định việc *chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường do cơ quan đăng kiểm phương tiện tổ chức thực hiện bao gồm: thẩm định thiết kế... của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng và phụ tùng xe cơ giới* (khoản 2 Điều 35), quy định việc thẩm định thiết kế của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng nhập khẩu là chưa hợp lý, thiếu tính khả thi vì các phương tiện này đã được các chứng nhận chất lượng trước khi xuất khẩu.

c) Dự thảo Luật quy định việc chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật gồm việc công nhận và chỉ định cơ sở thử nghiệm, chứng nhận (khoản 2 Điều 35), quy định này là không thuộc nội dung kiểm định bảo đảm chất lượng sản phẩm.

d) Đề nghị bổ sung quy định về công nhận/ thừa nhận chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới, xe máy chuyên dùng được nhập khẩu từ các quốc gia khác (nếu đã được cấp chứng nhận chất lượng và bảo vệ môi trường) mà không nên tiếp tục đánh giá, kiểm định để cấp chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, tránh lãng phí nguồn lực thực hiện cũng như tăng thêm thủ tục cho cá nhân, tổ chức.

### **7.6. Về 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 (Điều 36)**

Dự thảo Luật quy định *xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông công cộng phải được kiểm định, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này* (khoản 1 Điều 36). Tại khoản 3 Điều này quy định *xe mô tô, xe gắn máy*

phải được kiểm định theo quy định của pháp luật về môi trường, việc kiểm định khí thải được thực hiện tại các trạm kiểm định khí thải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia. Trong khi đó, Luật Bảo vệ môi trường quy định phương tiện giao thông vận tải phải được cơ quan đăng kiểm kiểm định, xác nhận đạt quy chuẩn kỹ thuật môi trường theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên (khoản 1 Điều 65). Như vậy, Luật Bảo vệ môi trường chỉ quy định nguyên tắc việc kiểm định, xác nhận đạt quy chuẩn kỹ thuật môi trường đối với phương tiện giao thông vận tải mà không quy định thời gian, cách thức thực hiện kiểm định đối với phương tiện giao thông đường bộ đặc biệt xe cơ giới, xe máy chuyên dùng. Bên cạnh đó, quy định tại dự thảo Luật là chưa rõ việc kiểm định chất lượng được thực hiện trước khi phương tiện giao thông được đưa vào lưu hành hay trong quá trình lưu hành phương tiện giao thông. Do đó, đề nghị quy định nội dung này tại dự thảo Luật, đồng thời đánh giá tính khả thi trong việc tổ chức thực thi quy định này, đặc biệt là đảm bảo đủ đăng kiểm viên để thực hiện việc đăng kiểm các phương tiện này.

#### **7.6. Về niên hạn sử dụng của xe cơ giới (Điều 37)**

a) Dự thảo Luật quy định cụ thể niên hạn của xe ô tô (khoản 2, 3 Điều 37), tuy nhiên, Bộ Tư pháp nhận thấy, trong quá trình xây dựng Nghị định số 59/2009/NĐ-CP ngày 30/10/2009 của Chính phủ quy định về niên hạn đối với xe ô tô chở hàng và xe ô tô chở người (thực hiện quy định tại khoản 4 Điều 53 Luật Giao thông đường bộ) đã có nhiều quan điểm khác nhau liên quan đến việc xác định niên hạn cũng như tính khả thi của việc xác định niên hạn đối với xe cơ giới. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc việc quy định cụ thể niên hạn và cách thức xác định niên hạn tại dự thảo Luật mà nên giao Chính phủ quy định về vấn đề này để đảm bảo tính khả thi và có điều chỉnh kịp thời khi có sự thay đổi; đồng thời có tham khảo kinh nghiệm quốc tế đối với vấn đề này để có xử lý phù hợp.

b) Dự thảo quy định xe cơ giới hết niên hạn sử dụng không được tham gia giao thông và phải được thu hồi, tiêu huỷ theo quy định của pháp luật (khoản 7 Điều 37), tuy nhiên, phương tiện giao thông là sở hữu của cá nhân, tổ chức, vì vậy, việc thu hồi, tiêu huỷ xe cơ giới hết niên hạn sử dụng là ảnh hưởng đến quyền sở hữu tài sản của cá nhân, tổ chức. Do đó, để không trái với quy định về quyền sở hữu tài sản quy định tại Bộ luật Dân sự, đề nghị không quy định việc thu hồi, tiêu huỷ đối với xe cơ giới hết niên hạn sử dụng.

**7.7. Về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hoá, hành khách bằng phương tiện giao thông đường bộ (Điều 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 57)**

a) Dự thảo Luật quy định việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hoá, hành khách bằng phương tiện giao thông đường bộ theo hướng quy định các tiêu chuẩn, điều kiện đối với phương tiện, người điều khiển phương tiện. Tuy nhiên, ý kiến của một số Thành viên Hội đồng thẩm định cho rằng, việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hoá, hành khách ngoài các điều kiện về phương tiện, người điều khiển phương tiện, người tham gia vận chuyển còn liên quan đến việc tổ chức giao thông, tuần tra, kiểm soát giao thông, chỉ huy, điều khiển giao thông, đặc biệt là đối với các trường hợp vận chuyển hàng hoá siêu trường, siêu trọng, hàng hoá nguy hiểm. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu bổ sung các quy định liên quan đến vấn đề nêu trên tại dự thảo Luật.

b) *Về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hàng hoá nguy hiểm (Điều 42)*

- Dự thảo Luật quy định người lái xe hoặc người áp tải vận chuyển hàng hoá nguy hiểm phải được đào tạo và có chứng nhận chuyên môn về vận chuyển hàng hoá nguy hiểm (khoản 4 Điều 42). Quy định này đã bổ sung thêm giấy chứng nhận chuyên môn về vận chuyển hàng hoá, tuy nhiên, nội dung quy định chưa rõ. Bên cạnh đó, hiện nay Nghị định số 42/2020/NĐ-CP ngày 08/4/2020 của Chính phủ quy định về Danh mục hàng hoá nguy hiểm, vận chuyển hàng hoá nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và vận chuyển hàng hoá nguy hiểm trên đường thuỷ nội địa chỉ quy định *Người điều khiển phương tiện vận chuyển hàng hoá nguy hiểm phải được tập huấn và được cấp Giấy chứng nhận đã hoàn thành chương trình tập huấn theo quy định* (khoản 1 Điều 8). Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc quy định bổ sung chứng nhận chuyên môn về vận chuyển hàng hoá nguy hiểm tại dự thảo Luật để đảm bảo phù hợp với chủ trương của Nhà nước trong việc cắt giảm thủ tục hành chính cũng như không tạo ra trách nhiệm, chi phí tuân thủ pháp luật không cần thiết đối với các doanh nghiệp.

- Dự thảo Luật quy định *xe vận chuyển hàng hoá nguy hiểm phải lắp thiết bị giám sát hành trình, camera đảm bảo giám sát người lái xe, phía trước và phía sau xe theo quy định của Chính phủ* (khoản 3 Điều 42), đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc tính khả thi của quy định việc lắp camera đảm bảo giám sát người lái xe, phía trước và phía sau xe thì trong thời gian vừa qua việc thực hiện quy định lắp đặt camera đối với xe kinh doanh vận tải cũng đã gặp nhiều khó khăn trong quá trình triển khai. Hơn nữa, quy định này cũng làm tăng thêm gánh nặng cho chủ phương tiện, cơ sở vận chuyển hàng hoá, đồng thời cũng chưa rõ mục đích quản lý của quy định này.

c) Về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự (Điều 44)

Dự thảo Luật quy định xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự để kinh doanh vận chuyển hành khách, hàng hóa phải bảo đảm các quy định về quản lý và trật tự, an toàn giao thông (khoản 1 Điều 44), giao Ủy ban nhân dân tỉnh quy định về sử dụng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự để kinh doanh vận chuyển hành khách, hàng hóa trên địa bàn địa phương (khoản 2 Điều 44). Liên quan đến quy định này, dự thảo Luật DB quy định về phần mềm hỗ trợ kết nối vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự, các điều kiện đối với đơn vị cung cấp dịch vụ phần mềm hỗ trợ kết nối vận chuyển hành khách, hàng hóa; tại khoản 3 Điều này cũng quy định thực hiện quy định tại Điều 56 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Như vậy, theo quy định dự thảo Luật Đường bộ thì việc vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự được thực hiện thông qua phần mềm hỗ trợ kết nối vận chuyển hành khách, hàng hóa. Do đó, để đảm bảo thống nhất trong việc quy định, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, quy định rõ các điều kiện đối với phương tiện tham gia vận chuyển hành khách, hàng hóa và trách nhiệm của các chủ thể trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong việc vận chuyển hành khách, hàng hóa.

d) Về vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe bốn bánh có gắn động cơ (Điều 45)

Dự thảo Luật giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể về thời gian, phạm vi hoạt động, trình tự, thủ tục cho phép hoạt động vận chuyển khách bằng xe bốn bánh có gắn động cơ và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ trên địa bàn địa phương (khoản 4 Điều 45). Trong khi đó, theo quy định khoản 1 Điều 45 thì có thể hiểu hoạt động vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe bốn bánh có gắn động cơ là hoạt động kinh doanh có điều kiện theo quy định của pháp luật đầu tư. Vì vậy, quy định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định cụ thể về thời gian, phạm vi hoạt động, trình tự, thủ tục cho phép hoạt động là chưa phù hợp với Luật Đầu tư.

đ) Về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe ô tô đưa đón học sinh (Điều 46)

Dự thảo Luật quy định điều kiện đối với phương tiện, nhân sự, trách nhiệm của cơ sở giáo dục để thực hiện việc đưa đón học sinh bằng xe ô tô. Liên quan đến vấn đề này, Điều 76 dự thảo Luật DB cũng quy định hoạt động vận tải đưa



đón học sinh bằng xe ô tô, đồng thời quy định *thực hiện quy định tại Điều 58 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ*. Như vậy, trường hợp cơ sở giáo dục, đào tạo tự tổ chức hoạt động đưa đón học sinh thì sẽ phải đáp ứng quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ (điểm a khoản 1 Điều 76 dự thảo Luật Đường bộ) và quy định tại Điều 46 dự thảo Luật; trường hợp đơn vị kinh doanh vận tải thực hiện đưa đón học sinh bằng xe ô tô phải đáp ứng quy định về hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (điểm b khoản 1 Điều 76 dự thảo Luật ĐB) và quy định tại Điều 46 dự thảo Luật; đồng thời phải đáp ứng các điều kiện tại khoản 2, khoản 3 Điều 76 dự thảo Luật Đường bộ. Việc quy định như vậy dẫn đến sự chưa thống nhất, thiếu tính minh bạch trong hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô do 2 dự thảo luật đều quy định điều kiện. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát thể hiện lại cách thức quy định về điều kiện đối với hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô để đảm bảo thuận lợi, minh bạch trong quá trình thực hiện theo hướng tách bạch rõ điều kiện về phương tiện, điều kiện về nhân sự (người lái xe, người chịu trách nhiệm an toàn trên phương tiện) và có sự viện dẫn đảm bảo thống nhất giữa 2 dự thảo Luật.

e) Ngoài ra, việc quy định bảo đảm an toàn đối với “các loại xe cơ giới” liên quan trực tiếp tới hoạt động vận tải/vận chuyển được quy định tại Chương IV dự thảo Luật Đường bộ, ví dụ như: Điều 62 về vận tải hành khách bằng xe ô tô; Điều 66 về vận tải hàng hóa bằng xe ô tô; Điều 71 về vận chuyển hành khách, hàng hóa bằng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự; Điều 75 về hoạt động vận chuyển bệnh nhân bằng xe ô tô cứu thương; Điều 76 về hoạt động vận tải đưa đón học sinh bằng xe ô tô... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát để đảm bảo thống nhất.

### **7.8. Về tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Chương V)**

a) Bộ Tư pháp nhận thấy, việc tuần tra, kiểm soát về trật tự, an toàn giao thông và chỉ huy, điều khiển giao thông là những biện pháp để đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường bộ; đồng thời các biện pháp tuần tra, kiểm soát cũng có thể được sử dụng trong quá trình chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ như: dừng phương tiện giao thông để kiểm tra; 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... Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu quy định lại, theo đó việc tuần tra, kiểm soát; chỉ huy, điều khiển giao thông là phương thức/cách thức thực hiện; đồng thời quy định rõ thẩm quyền, trách nhiệm áp dụng các biện pháp trong việc thực hiện tuần tra, kiểm soát.

b) Đề nghị bổ sung lực lượng kiểm soát quân sự, kiểm tra xe quân sự thuộc Bộ Quốc phòng thực hiện tuần tra, kiểm soát xe cơ giới quân sự, xe máy chuyên dùng quân sự và người điều khiển tham gia giao thông.

### **7.9. Về giải quyết ùn tắc giao thông (Điều 72)**

Dự thảo Luật quy định về các nội dung giải quyết ùn tắc giao thông, tuy nhiên, để đảm bảo tính minh bạch, khả thi, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu quy định lại theo hướng: (i) biện pháp để giải quyết tình huống ùn tắc đang diễn ra; (ii) biện pháp chiến lược, chính sách giải quyết ùn tắc giao thông đường bộ.

### **7.10. Về điều tra, giải quyết tai nạn giao thông (Điều 76)**

Dự thảo quy định nguyên tắc điều tra, giải quyết tai nạn giao thông; việc tiến hành khám nghiệm hiện trường, điều tra, thu thập thông tin, tài liệu, phương tiện, đồ vật, dấu vết có liên quan; kết luận nguyên nhân tai nạn giao thông, tuy nhiên, nội dung quy định còn chung chung, chưa rõ quy trình, các bước tiến hành, trách nhiệm của các cơ quan (như cơ quan công an, cơ quan quản lý đường bộ), cá nhân, tổ chức trong quá trình điều tra, giải quyết; đặc biệt là giá trị pháp lý của kết luận nguyên nhân và giải quyết các hậu quả, đảm bảo quyền và lợi ích cho các bên trong tai nạn giao thông đường bộ. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát quy định đầy đủ tại dự thảo Luật.

### **7.11. Về vấn đề ủy quyền lập pháp**

Qua rà soát, Bộ Tư pháp nhận thấy, dự thảo Luật có nhiều quy định ủy quyền cho Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Công an và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết, cụ thể một số nội dung, đặc biệt là nội dung có ảnh hưởng trực tiếp đến quyền và lợi ích của cá nhân, tổ chức. Việc giao cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết quá nhiều nội dung chưa bảo đảm thực hiện nguyên tắc quy định tại Điều 8 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật là văn bản quy phạm pháp luật phải quy định cụ thể nội dung cần điều chỉnh, không quy định chung chung. Mặt khác chưa tuân thủ nguyên tắc về thẩm quyền ban hành văn bản quy phạm pháp luật của từng cơ quan (Quốc hội, Chính phủ, Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ...). Do đó, cần nghiên cứu quy định tại Luật một số nội dung cơ bản để làm cơ sở pháp lý cho cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết. Ví dụ:

- Giao Chính phủ quy định các nội dung: khoản 5 Điều 52; khoản 5 Điều 53...
- Giao Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết: khoản 6 Điều 36; khoản 6 Điều 53; khoản 4 Điều 54; khoản 5 Điều 61; khoản 4 Điều 67...
- Giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định: khoản 4 Điều 39; khoản 9 Điều 50; khoản 4 Điều 54....

### 7.12. Về một số nội dung khác

a) Về chính sách của nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Điều 5): đề nghị bổ sung chính sách khuyến khích phát triển phương tiện giao thông xanh, thân thiện môi trường như: xây dựng làn đường dành riêng cho phương tiện xanh (như xe đạp...); làn đường dành riêng cho người đi bộ...

b) Về cấp giấy phép lái xe đối với xe gắn máy (Điều 49, 50, 51)

Dự thảo Luật quy định *Giấy phép lái xe được cấp cho người điều khiển xe mô tô, xe ô tô, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ, phương tiện giao thông thông minh tham gia giao thông đường bộ* (khoản 1 Điều 50), đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo xác định rõ người điều khiển phương tiện phải cấp giấy phép lái xe để đảm bảo tính minh bạch, tránh cách hiểu là cấp giấy phép lái xe đối với xe gắn máy, xe đạp điện có gắn động cơ, xe mô tô dưới 50 cm<sup>3</sup>.

c) Về thống kê tai nạn giao thông đường bộ (Điều 77)

Đề nghị xác định rõ trách nhiệm của từng cơ quan trong việc thống kê về tai nạn giao thông đường bộ tại khoản 1 Điều 77, ví dụ như: Bộ Y tế chịu trách nhiệm thống kê về thương tích và người chết do tai nạn giao thông... để làm cơ sở giao Chính phủ quy định chi tiết.

d) Về hoạt động của cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện giao thông đường bộ: hiện nay, pháp luật chưa quy định điều kiện về hoạt động của cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện giao thông đường bộ. Tuy nhiên, Thành viên Hội đồng thẩm định cho rằng cần đưa ra các điều kiện/tiêu chuẩn để quản lý đối với các cơ sở hoạt động bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện giao thông đường bộ vì hoạt động này trực tiếp ảnh hưởng đến an toàn phương tiện và người điều khiển phương tiện giao thông. Bên cạnh đó, nghiên cứu một số nước trên thế giới cũng quy định về điều kiện đối với cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện giao thông đường bộ. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo quy định điều kiện/tiêu chuẩn để hoạt động của cơ sở bảo dưỡng, sửa chữa phương tiện giao thông đường bộ. Trường hợp xác định là điều kiện kinh doanh theo quy định tại Luật Đầu tư thì đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư để bổ sung danh mục ngành, nghề kinh doanh có điều kiện.

đ) Ngoài ra, Thành viên Hội đồng thẩm định cũng đề nghị nghiên cứu bổ sung thêm một số nội dung sau tại dự thảo Luật để giải quyết những khó khăn trên thực tiễn, ví dụ như: quy định về đầu mối phản ánh tai nạn giao thông đường bộ tại Điều 74 để thống nhất một đầu mối trên toàn quốc với số điện thoại đơn giản, dễ nhớ để thuận tiện cho việc thực hiện; quy định về quản lý trật tự, an toàn giao thông đối với đường nội bộ; quy định về xe làm nhiệm vụ phòng, chống dịch bệnh để đảm bảo phù hợp

với Luật Phòng, chống bệnh truyền nhiễm vào xe ưu tiên (khoản 36 Điều 3, Điều 26); quy định đối với các phương tiện giao thông di chuyển từ đường nhánh, đường bên ra đường chính, đường cao tốc... tại khoản 3 Điều 11; quy định về xử lý đối với những phương tiện giao thông bị thu hồi hoặc những phương tiện giao thông bị tạm giữ nhưng hết thời hạn không có người đến nhận; quy định về việc sửa chữa, tái chế đối với phương tiện giao thông đường bộ để đảm bảo tận dụng những thiết bị vẫn sử dụng được; quy định về việc cho phép các xe do cá nhân, tổ chức “phát minh” hoặc sáng tạo ra được lưu hành khi đảm bảo các điều kiện về kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, được cấp giấy chứng nhận đăng ký xe...

e) Dự thảo quy định việc phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện thông qua (Điều 62), để đảm bảo thống nhất với Luật Xử lý vi phạm hành chính đề nghị chỉnh lý theo hướng việc phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện theo Luật Xử lý vi phạm hành chính và thông qua.

7.13. Các nội dung thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của các Bộ, ngành khác (như lĩnh vực kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành; tiêu chuẩn, chất lượng; y tế...), không thuộc phạm vi, nội dung thẩm định theo quy định tại khoản 3 Điều 58 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và không thuộc chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Bộ Tư pháp (theo quy định tại Nghị định số 98/2022/NĐ-CP ngày 29/11/2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Tư pháp) nên Bộ Tư pháp không có ý kiến. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo tổng hợp đầy đủ ý kiến góp ý của các cơ quan, tổ chức liên quan để nghiên cứu hoàn thiện hồ sơ dự án Luật bảo đảm tính khả thi, phù hợp.

## V. KẾT LUẬN

Đề nghị Bộ Công an tiếp tục rà soát các quy định tại dự thảo Luật, tiếp thu các nội dung đã nêu tại Báo cáo thẩm định này và phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành có liên quan chỉnh lý, hoàn thiện dự thảo Luật trước khi trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.

Trên đây là Báo cáo thẩm định của Bộ Tư pháp đối với dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xin gửi Bộ Công an, Văn phòng Chính phủ. /

### Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để báo cáo);
- Các Thứ trưởng (để biết);
- Công TTĐT BTP (để đăng tải);
- Vụ VDCXDPL (để biết);
- Lưu VT, Vụ PLHSHC (3b).

**KT. BỘ TRƯỞNG**  
**TƯ THỨ TRƯỞNG**



**Đặng Hoàng Oanh**