**ĐỀ CƯƠNG CHI TIẾT LUẬT BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

Thứ năm - 22/10/2020 04:32

**I. VỀ SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH LUẬT BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH CỦA LUẬT**

**Câu hỏi 1: Sự cần thiết xây dựng Luật Bảo đảm TTATGT đường bộ?**

Trả lời:

Việc xây dựng Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là một trong những biện pháp nhằm triển khai thực hiện có hiệu quả chỉ đạo của Ban Bí thư tại Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 và Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019, 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 và đề ra một trong những nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm là: Tiến hành rà soát, sửa đổi, bổ sung để hoàn thiện hệ thống pháp luật về trật tự, an toàn giao thông phù hợp với tình hình mới.

Thực hiện nghiêm chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 07/NQ-CP ngày 17/02/2020, Nghị quyết số 70/NQ-CP ngày 14/5/2020 và Nghị quyết số 123/NQ-CP ngày 31/8/2020, trong đó Chính phủ đã thống nhất về sự cần thiết xây dựng, ban hành Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Cụ thể hóa Hiến pháp năm 2013 về bảo vệ quyền sống, bảo vệ tính mạng, sức khỏe con người.

- Khắc phục bất cập của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đồng thời điều chỉnh hai lĩnh vực khác nhau là: Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông thuộc nội dung của bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội và đầu tư, xây dựng, phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ thuộc lĩnh vực kinh tế - kỹ thuật, dẫn đến không thể quy định đầy đủ, cụ thể, rõ ràng nhiều nội dung quan trọng thuộc cả hai lĩnh vực. Đối với lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ còn nhiều nội dung thiếu cụ thể, chưa sát với thực tiễn.

- Thực tiễn tình hình giao thông hiện nay có rất nhiều vấn đề đang đặt ra cần phải giải quyết: (1) tai nạn giao thông vẫn ở mức cao, trong 10 năm chết hơn 100.000 người (đất nước hoà bình mà chết như chiến tranh); (2) kiến thức, kỹ năng điều khiển phương tiện, ý thức chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của nhiều người tham gia giao thông còn rất kém; (3) tình trạng coi thường pháp luật, vi phạm trật tự, an toàn giao thông; (4) ùn tắc giao thông vẫn rất phức tạp, nhất là tại các thành phố lớn; (5) tình hình tội phạm, vi phạm pháp luật trên các tuyến giao thông diễn biến hết sức phức tạp, ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững về kinh tế, văn hóa, xã hội và hình ảnh của Việt Nam với bạn bè quốc tế.

- Để nâng cao hiệu lực, hiệu quả, tính chuyên nghiệp trong công tác quản lý nhà nước và tổ chức thực thi pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đáp ứng yêu cầu của tình hình mới.

- Phù hợp với xu thế chuyên sâu hóa trong xây dựng pháp luật của nước ta hiện nay, phù hợp với Công ước Viên năm 1968 và kinh nghiệm xây dựng pháp luật của nhiều quốc gia trên thế giới.

Do đó, việc xây dựng Luật là hết sức cấp thiết, đặt yêu cầu bảo vệ tính mạng, sức khoẻ và tài sản của người tham gia giao thông lên một bước quan trọng, giải quyết tình hình thực tiễn đang đặt ra hiện nay.

**Câu hỏi 2: Lý giải về phạm vi điều chỉnh của Luật?**

Trả lời:

Mục tiêu cơ bản và lớn nhất của việc xây dựng Luật là bảo đảm an toàn tính mạng, sức khỏe cho người tham gia giao thông, bảo vệ quyền con người, bám sát chủ trương, quan điểm của Đảng xác định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông là một nội dung của bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội. Về cơ sở khoa học, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông là việc thiết lập, duy trì, củng cố, thúc đẩy trạng thái tham gia giao thông có nề nếp, kỷ cương, trật tự, an toàn đối với người và phương tiện tham gia giao thông, xây dựng ý thức tự giác chấp hành pháp luật, phòng ngừa, hạn chế tới mức thấp nhất các vụ tai nạn giao thông xảy ra. Bản chất của trật tự, an toàn giao thông là điều chỉnh các hoạt động giao thông “động” liên quan đến hành vi của người tham gia giao thông.

Trên cơ sở đó, Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ điều chỉnh về các chính sách: Quy tắc giao thông; phương tiện và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông; tổ chức an toàn giao thông, chỉ huy, điều khiển và giải quyết ùn tắc giao thông; giải quyết tai nạn giao thông; thực thi pháp luật trong phát hiện, xử lý vi phạm và trách nhiệm quản lý nhà nước trong lĩnh vực này.

Các chính sách được điều chỉnh trong Luật hoàn toàn trên cơ sở khoa học và thực tiễn, phù hợp với mục tiêu ban hành luật, phù hợp với Công ước Viên năm 1968 về giao thông đường bộ, với luật của nhiều quốc gia và đã nhận được sự đồng thuận của đông đảo người dân, các cơ quan, tổ chức, các bộ, ngành, địa phương.

Chính phủ, các bộ, ngành có liên quan đã thảo luận rất kỹ về phạm vi điều chỉnh của Luật này và Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) bảo đảm tính khoa học, khách quan, thực tiễn và phù hợp với xu thế xây dựng pháp luật hiện nay, trong đó một luật điều chỉnh về lĩnh vực trật tự, an toàn, phòng ngừa tai nạn giao thông, một luật điều chỉnh về lĩnh vực kinh tế, kỹ thuật trong xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng, vận tải đường bộ. Phạm vi điều chỉnh của Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông phù hợp với luật về an toàn giao thông của nhiều quốc gia có tính chất tương đồng về văn hóa với Việt Nam (như Hàn Quốc, Nhật Bản, Singapore, Campuchia...), Bộ Công an đã dịch và gửi Quốc hội tham khảo.

**Câu hỏi 3: Quan hệ giữa Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi)?**

Trả lời:

Cả hai dự án Luật này tuy là hai dự án Luật độc lập nhưng có mối quan hệ tác động qua lại lẫn nhau, là mối quan hệ giữa các ngành luật trong hệ thống pháp luật, có tính thống nhất và liên kết với nhau, trong đó một bên điều chỉnh những nội dung “động”, một bên điều chỉnh những nội dung “tĩnh”. Có những quy định ở Luật này là cơ sở, là căn cứ để thực hiện ở Luật kia và ngược lại, ví dụ như việc thiết kế đường, tổ chức hạ tầng giao thông phải căn cứ vào quy tắc giao thông và khi hoàn thành việc xây dựng đường xá, tổ chức giao thông, cắm biển báo, lắp đèn tín hiệu giao thông thì người tham gia giao thông phải chấp hành theo hướng dẫn của hệ thống này. Mối quan hệ giữa hai Luật tương tự như mối quan hệ giữa Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) với Luật Xây dựng, Luật Đầu tư, Luật Quy hoạch...

**Câu hỏi 4: Tại sao không để ở một Luật mà lại phải tách ra thành 2 Luật giao thông đường bộ (sửa đổi) và Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ?**

Trả lời:

Trật tự, an toàn giao thông đường bộ thuộc lĩnh vực an ninh, trật tự, an toàn xã hội chủ yếu điều chỉnh mối quan hệ giữa cơ quan nhà nước và các cá nhân để bảo đảm trạng thái giao thông có trật tự, an toàn, đúng pháp luật; xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ thuộc lĩnh vực kinh tế - kỹ thuật, chủ yếu điều chỉnh mối quan hệ giữa các cơ quan nhà nước với các tổ chức, cá nhân khi thiết kế, quy hoạch, xây dựng và chuyển giao các công trình hạ tầng giao thông, kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải. Đây là hai lĩnh vực rất lớn và khác nhau nhưng lại đang được điều chỉnh trong cùng một đạo luật dẫn đến không thể quy định đầy đủ, cụ thể, rõ ràng nhiều nội dung quan trọng thuộc cả hai lĩnh vực, không giải quyết được 02 vấn đề lớn là an toàn giao thông và phát triển hạ tầng, trong đó an toàn giao thông là nhiệm vụ trọng tâm, phát triển hạ tầng là khâu đột phá mà Đảng ta đã xác định; không xác định được cơ quan nào chịu trách nhiệm chính về vấn đề an toàn giao thông.

Qua tổng kết thực tiễn 10 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ 2008 nhận thấy cần phải có đạo luật chuyên sâu độc lập về lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ và lĩnh vực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, vận tải đường bộ để giải quyết các vấn đề bất cập hiện tại và đáp ứng yêu cầu thực tiễn đang đòi hòi trong tình hình mới, trong đó bảo đảm trật tự, an toàn giao thông là nhiệm vụ trọng tâm, do ngành Công an chịu trách nhiệm chính, phát triển hạ tầng là khâu đột phá cần phải có cơ chế, chính sách phù hợp để huy động các nguồn lực đầu tư, xây dựng các công trình giao thông trọng điểm phục vụ yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, do ngành Giao thông vận tải chịu trách nhiệm chính. Luật Giao thông đường bộ 2008 hiện tại chưa giải quyết được các vấn đề này, còn thiếu nhiều các chính sách về quản lý phương tiện, người điều khiển phương tiện, tổ chức an toàn giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông, ứng dụng khoa học công nghệ trong giám sát, phát hiện, xử lý vi phạm...; việc xây dựng hạ tầng phải phụ thuộc vào rất nhiều Luật khác như Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Quy hoạch, Luật đất đai... nếu chỉ dựa vào Luật Giao thông đường bộ năm 2008 thì không thực hiện được do thiếu các cơ chế, chính sách cụ thể, phù hợp.

Việc tách thành 02 đạo luật là phù hợp với xu thế chuyên sâu hóa trong xây dựng pháp luật hiện nay (nhiều đạo luật cũ đã được tách riêng thành các đạo luật chuyên biệt như: Luật Đầu tư cũ tách ra thành Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư. Luật Khiếu nại, Tố cảo tách ra thành Luật Tố cáo và Luật Khiếu nại...)

Việc tách ra thành 02 đạo Luật phù hợp với kinh nghiệm xây dựng pháp luật của nhiều nước trên thế giới, theo đó lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông được điều chỉnh trong đạo luật riêng, tách bạch với lĩnh vực hạ tầng và vận tải được điểu chỉnh bằng các đạo luật riêng.

**Câu hỏi 5: Tại sao chỉ xây dựng Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, còn các lĩnh vực đường thủy, hàng hải, đường sắt, hàng không thì như thế nào?**

Trả lời:

Thực hiện chỉ đạo của Ban Bí thư, Chính phủ đã giao các bộ, ngành nghiên cứu, đánh giá công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên cả 03 lĩnh vực là đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Trong 03 lĩnh vực này Chính phủ nhận thấy lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ có diễn biến phức tạp nhất và đang tồn tại, nảy sinh nhiều vấn đề bất cập, bức xúc nhất: Tai nạn giao thông đường bộ chiếm hơn 95% trong tổng số vụ, số người chết, số người bị thương của các lĩnh vực giao thông, để lại hậu quả rất lớn cho xã hội; vi phạm về trật tự, an toàn giao thông đường bộ rất phổ biến, chiếm tỷ lệ trên 80% tổng số hành vi vi phạm của các lĩnh vực giao thông, với gần 60 triệu trường hợp bị phát hiện và xừ lý. Bên cạnh đó, đường bộ là nơi diễn ra phức tạp nhất về các hoạt động tội phạm, các hành vi vi phạm pháp luật khác. Đồng thời, lĩnh vực giao thông đường bộ liên quan, tác động đến quyền con người, tác động đến nhiều mặt của đời sống kinh tế - xã hội và hình ảnh của Việt Nam đối với bạn bè quốc tế. Vì vậy, Chính phủ đã giao các bộ, ngành có liên quan, đặc biệt là Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tư pháp, Văn phòng Chính phủ nghiên cứu, đánh giá để xây dựng Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Đổi với các lĩnh vực giao thông khác, căn cứ vào tổng kết đánh giá khoa học và yêu cầu của thực tiễn, Chính phủ sẽ báo cáo với Quốc hội để sửa đổi, bổ sung phù hợp.

**II. VỀ NỘI DUNG ĐÀO TẠO, SÁT HẠCH, CẤP GIẤY PHÉP LÁI XE VÀ ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA VIỆC CHUYỂN GIAO NHIỆM VỤ CÁC BỘ NGÀNH**

**Câu hỏi 6: Tại sao Chính phủ lại trình Quốc hội 02 Phương án về vấn đề đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe? Ý kiến của các bộ, ngành như thế nào?**

Trả lời:

Tại Nghị quyết số 123/NQ-CP ngày 31/8/2020 Chính phủ thảo luận và thống nhất về phạm vi điều chỉnh của Dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, theo đó Dự án Luật quy định các vấn đề: 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, 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 trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Tuy nhiên, do còn có ý kiến khác đề nghị quy định vấn đề đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe theo 02 phương án: Phương án 1: vấn đề đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe thuộc phạm vi điều chỉnh của dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Phương án 2: Dự thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) tiếp tục điều chỉnh vấn đề đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe. Vì vậy, Chính phủ đã giao Bộ Công an chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xây dựng nội dung thuyết minh phù hợp cho từng phương án.

Bộ Công an đã phối hợp với Bộ Giao thông vận tải lập luận, thuyết minh cho từng phương án và nhận thấy: Việc quy định vấn đề đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe trong dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ quản lý được hành vi chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông một cách xuyên suốt và nhất quán, từ khâu đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép láỉ xe và sau khi được cấp giấy phép lái xe, giải quyết được những vấn đề thực tiễn đang đặt ra hiện nay đòi hỏi phải tăng cường công tác quản lý nhà nước, nâng cao chất lượng người lái xe về kỹ năng điều khiển, kiến thức và ý thức chấp hành pháp luật an toàn giao thông, phòng ngừa, hạn chế các vụ tai nạn giao thông, phù hợp với Công ước Viên về Giao thông đường bộ năm 1968 và luật của nhiều nước trên thế giới, bảo đảm tính hợp lý, đồng bộ và thống nhất, phù hợp với chuẩn mực quốc tế, bảo vệ tính mạng, tài sản, bảo vệ quyền con người. Đa số Thành viên Chính phù đồng ý với Phương án 1.

Bộ Giao thông vận tải đã thống nhất bằng văn bản (số 8745/BGTVT-ATGT ngày 04/9/2020) để Bộ Công an báo cáo Quốc hội theo Phương án 1. Bộ Tư pháp đã thống nhất bằng văn bản (số 3274/BTP-PLHSHC ngày 04/9/2020) với Bộ Công an lựa chọn Phương án 1 và đề nghị quy định trong dự thảo Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Đối với Phương án 2 sẽ không phù hợp với cấu trúc, mục tiêu và nội dung của Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) là thúc đẩy phát triển mạnh mẽ kết cấu hạ tầng hiện đại, hiệu quả, nâng cao chất lượng hệ thống mạng lưới đường bộ, phát triển vận tải đường bộ phù hợp với thực tiễn, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội trong tình hình mới; không giải quyết được bất cập về trật tự, an toàn đang đặt ra hiện nay về quản lý hành vi của người lái xe như đã phân tích.

**Câu hỏi 7: Khi chuyển giao nhiệm vụ quản lý người điều khiển phương tiện từ Bộ Giao thông vận tải sang Bộ Công an sẽ có tác động như thế nào?**

Trả lời:

Sau 25 năm chuyển giao sang ngành Giao thông vận tải đã có nhiều đổi mới, ứng dụng công nghệ tiên tiến của các nước vào công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe. Tuy nhiên, để nghiêm túc thực hiện công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ theo tinh thần chỉ đạo tại Chỉ thị số 18, Kết luận số 45 của Ban Bí thư và Luật Tổ chức Chính phủ, Chính phủ thống nhất phân công Bộ Công an chịu trách nhiệm chính về quản lý Nhà nước trong lĩnh vực bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội, bao gồm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trong đó đào tạo, sát hạch, cấp, quản lý giấy phép lái xe là một chính sách trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đã được Chính phủ và các Bộ Tư pháp, Bộ Giao thông vận tải thống nhất.

Khi thực hiện công tác chuyển giao nhiệm vụ này, sẽ có những tác động cơ bản như sau:

- Đối với tổ chức bộ máy của ngành Giao thông vận tải: Tống số hiện có trên 1.655 sát hạch viên, trong đó có 589 là giáo viên tại các cơ sở đào tạo được cấp thẻ sát hạch viên (không trong biên chế nhà nước). Có 650 cán bộ, công chức chuyên trách làm công tác quản lý (trong đó 600 cán bộ, công chức được cấp thẻ sát hạch viên) tại 64 đầu mối (Vụ Quản lý phương tiện và người lái thuộc Tổng cục Đường bộ; 63 Phòng Quản lý phương tiện và người lái thuộc Sở Giao thông vận tải địa phương). Như vậy, về biên chế chỉ sắp sếp liên quan đến 650 cán bộ, công chức thuộc biên chế nhà nước, việc bố trí lại nhiệm vụ sẽ không gặp khó khăn.

- Đổỉ với tổ chức bộ máy của Bộ Công an: Được phân thành 4 cấp (bộ, tỉnh, huyện, xã) trong đó đã bố trí cán bộ làm công tác đăng ký và quản lý phương tiện theo 3 cấp (bộ, tỉnh, huyện) gồm 780 đầu mối nên chỉ thêm nhiệm vụ, không tăng biên chế, hoàn toàn đủ điều kiện tiếp nhận công việc chuyển giao từ 64 đầu mối của ngành Giao thông. Cán bộ, chiến sỹ làm công tác quản lý đào tạo, phải là những đồng chí đã có kinh nghiệm thực tế về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, nhất là số làm nhiệm vụ sát hạch viên sẽ được đào tạo, tập huấn nghiệp vụ bảo đảm đạt tiêu chuẩn như một số quốc gia tiến tiến. Sau chuyển giao Bộ Công an sẽ quản lý chặt chẽ từ đào tạo, sát hạch, quá trình tham gia giao thông của người lái xe theo hệ thống cơ sở dữ liệu kết nối liên thông trong các lĩnh vực qua căn cước công dân, cơ sở dữ liệu dùng chung về quản lý vi phạm pháp luật hành chính, hình sự...đảm bảo thường xuyên, liên tục, hiệu quả.

- Đối với các cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch láỉ xe: Tiếp tục hoàn chỉnh hệ thống văn bản quy phạm phù hợp Luật Đầu tư năm 2020, Luật Giáo dục nghề nghiệp... đồng thời tiếp tục xã hội hóa mạnh mẽ, đảm bảo cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch được tự chủ về hoạt động, đáp ứng yêu cầu xã hội, đúng quy định pháp luật về kinh doanh dịch vụ có điều kiện, công khai, công bằng trong đánh giá hiệu quả, chất lượng, tiếp tục đổi mới nội dung đào tạo, sát hạch cho phù hợp điều kiện người lái xe tham gia giao thông an toàn nhưng vẫn đảm bảo triệt để tận dụng nguồn vốn, tiết kiệm, hiệu quả, giảm thấp nhất phát sinh về đầu tư.

- Đối với công dân: Đảm bảo tự do lựa chọn về đào tạo, sát hạch, được công khai, minh bạch, công bằng, tiết kiệm được thời gian học và được thụ hưởng đúng theo mức phí đã bỏ ra. Được đảm bảo chính xác, đầy đủ nội dung các thông tin cá nhân liên quan đến quyền và trách nhiệm khi tham gia giao thông. Tổ chức thực hiện cấp, cấp đổi, cấp lại giấy phép lái xe đến Công an cấp xã đảm bảo nhanh gọn, chính xác, phục vụ Nhân dân ngay tại cơ sở.

- Đối với cơ sở vật chất, kinh phí thực hiện: Hiện nay, Bộ Công an đã được đầu tư, trang bị hệ thống phần mềm đãng ký, quản lý phương tiện bố trí tới cấp huyện, phần mềm in và quản lý giấy phép lái xe của ngành Công an tại Cục Cảnh sát giao thông và Công an 63 địa phương, do đó khi tiếp quản hệ thống quản lý của Bộ Giao thông vận tải sẽ chủ yếu kết nối, đồng bộ hóa phần mềm ứng dụng sử dụng không gây tốn kém lớn về chi phí, không gây ảnh hưởng đến quá trình chuyển giao và triển khai thực hiện.

**Câu hỏi 8: Có ý kiến cho rằng việc chuyển giao nhỉệm vụ quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe từ Bộ Giao thông vận tải sang Bộ Công an là “vũ trang hóa nhiệm vụ của ngành dân sự”?**

Trả Lời

Nghị quyết số 17-NQ-TW ngày 01/8/2007 của Ban chấp hành Trung ương khóa X về đầy mạnh cải cách hành chính, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý của bộ máy nhà nước, trong đó tại mục 5 (về cơ cấu tổ chức của Chính phủ) có nội dung: “Đối với một số nhiệm vụ thuộc Bộ Quốc phòng, Bộ Công an có đủ điều kiện dân sự hóa thì chuyển cho các bộ không thuộc lĩnh vực quốc phòng, an ninh nhằm tập trung hơn nhiệm vụ xây dựng Quân đội, Công an cách mạng, chính quy, tinh nhuệ, từng bước hiện đại. Việc thực hiện chủ trương này phải đảm bảo thận trọng, chặt chẽ và hiệu quả.

Bộ Công an nhận thấy cần phải nhận thức đầy đủ và hiểu đúng, hiểu rõ nội dung này của Nghị quyết số 17-NQ/TW, theo đó cần hiểu đúng như thế nào là một số nhiệm vụ “có đủ điều kiện dân sự hóa”, đối với những nhiệm vụ liên quan đến quản lý kinh tế - kỹ thuật đơn thuần mà các ngành dân sự thực hiện được thì việc chuyên giao là phù hợp, còn đối với các nhiệm vụ liên quan đến quản lý nhà nước về an ninh, trật tự thì phải do Bộ Công an quản lý, như quản lý cư trú (cấp, quản lý chứng minh nhân dân, hộ khẩu và hiện nay là căn cước công dân; quản lý công tác phòng cháy, chữa cháy)...

Đối với công tác quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, như đã phân tích về cơ sở khoa học và thực tiễn khẳng định đây là quản ỉý hành vi của người lái xe tham gia giao thông, quyết định kiến thức pháp luật, kỹ năng điều khiển, ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người lái xe - chủ thể quyết định đến an toàn giao thông (hơn 10 năm qua, tai nạn giao thông đường bộ làm chết gần 102 nghìn người, trung bình hàng năm gần 10 nghìn người chết, hàng trăm nghìn người bị thương tật suốt đời, trong đó nguyên nhân do lỗi của người điều khiển phương tiện chiếm trên 90% tổng số nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông) và cũng chính từ kiến thức, kỹ năng, ý thức kém của nhiều lái xe đã gây ra tình trạng giao thông lộn xộn, mất trật tự hiện nay, gây ra nhiều vụ ùn tắc giao thông do thiếu ý thức nhường đường, chen lấn trong giờ cao điểm ở các đô thị lớn. Bên cạnh đó, về an ninh, trật tự, rất nhiều các vụ phạm tội sử dụng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (trong hơn 10 năm qua đã phát hiện, xử lý trên 30 nghìn vụ phạm pháp hình sự trên tuyến giao thông, hầu hết đều sử dụng ô tô, mô tô để thực hiện hành vi phạm pháp), chỉ thông qua các công tác nghiệp vụ của ngành Công an mới phát hiện được và có biện pháp xử lý.

Thực tiễn hiện nay cho thấy công tác quản lý nhà nước về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe bộc lộ rất nhiều sơ hở, bất cập, lỏng lẻo; tình hình trật tự, an toàn giao thông hiện nay rất bức xúc cho toàn xã hội, cho nên không thể vì lý do giữ ổn định cơ quan quản lý mà để tình hình an toàn giao thông diễn biến phức tạp như hiện nay, vì vậy phải có sự thay đổi cơ quan quản lý theo đúng chức năng, nhiệm vụ để thực hiện mục tiêu kiềm chế, làm giảm tai nạn giao thông, lập lại trật tự, kỷ cương, nề nếp của hoạt động giao thông, Tham khảo kinh nghiệm các nước cho thấy, nhiều quốc gia giao lực lượng Cảnh sát thực hỉện công tác này, như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Singapore, Indonesia, Nga, Pháp, Australia, Đức, Hà Lan...

Bộ Công an luôn xác định đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trên nền tảng các cơ sở dữ liệu có liên thông, chia sẻ, kết nối với các bộ, ngành trong công tác quản lý với mục tiêu cải cách hành chính, phục vụ Nhân dân, tăng cường tính công khai, minh bạch, giải quyết công việc nhanh chóng, thuận lợi nhất cho người dân, vấn đề này đã được xác định trong mục tiêu, quan điểm chỉ đạo xây dựng Luật và thể hiện cụ thể trong các chính sách của Luật (như hiện nay công tác đăng ký xe đã thực hiện mạnh mẽ chủ trương này và được Nhân dân đồng tình ủng hộ, đánh giá cao).

Do đó, không có việc “vũ trang hóa nhiệm vụ của ngành dân sự” như một số ý kiến nêu ra, mà quan trọng là thay đổi để thực hiện đúng chức năng, nhiệm vụ và vì mục tiêu chung, vì lợi ích của người dân, của đất nước.

**Câu hỏi 9: Bộ Công an sẽ thực hiện như thế nào để đẩy mạnh xã hội hóa công tác đào tạo lái xe, sát hạch lái xe?**

Trả lời:

Hiện nay, cả nước đã có 463 cơ sở đào tạo lái xe trong đó 328 cơ sở đào tạo lái xe ô tô, mô tô, 135 cơ sở đào tạo lái xe mô tô và 121 trung tâm sát hạch lái xe do các cơ quan nhà nước, tổ chức, cá nhân đầu tư, xây dựng trên cơ sở điều kiện, tiêu chuẩn quy định của Luật đầu tư theo cơ chế xã hội hóa, hoạt động độc lập, là một loại hình kinh doanh dịch vụ có điều kiện, tự chủ thu chi, tự quyết về nguồn nhân lực. Hoạt động sát hạch, cấp giấy phép lái xe vẫn giao cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền để thực hiện. Một số cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch lái xe sử dụng nguồn kinh phí nhà nước sẽ được Bộ Công an tham mưu báo cáo Chính phủ, các Bộ, Ngành có liên quan thực hiện triệt để công tác xã hội hóa loại hình dịch vụ này.

Đánh giá thực chất quá trình đào tạo hiện nay đang có nhiều tồn tại:

- Chương trình đào tạo còn chưa phù hợp: Thời gian học lý thuyết dài, không theo xu thế công nghệ hiện nay (thời gian học 90 tiết tập trung).

- Công tác quản lý đào tạo buông lỏng, không được thực hiện hoặc kiểm soát thường xuyên: Lý thuyết không đạt yêu cầu; tình trạng nhiều học viên không biết chuyển số khi lái xe tham gia giao thông; văn hóa giao thông không được đào tạo; học thực hành ít, không đảm bảo theo nội dung của giáo trình; trong hình chủ yếu học “mẹo”, đánh dấu vị trí, điểm chết trên sa hình để qua bài; không thực hiện nghiêm túc các nội dung thi, cấp chứng nhận hoàn thành chương trình đào tạo; thời gian đào tạo bị rút ngắn, không quản lý được đội ngũ giáo viên, giáo viên không phải chịu trách nhiệm gì, kinh phí đào tạo không đáp ứng thời gian đào tạo theo quy định...

Khi tiếp nhận, Bộ Công an sẽ nghiên cứu, bố trí lại chương trình đào tạo theo hướng ngắn gọn, phù hợp, hiệu quả, đảm bảo tối ưu tận dụng thời gian, tài chính cho người học lái xe. Cơ sở đào tạo thuận lợi tổ chức thực hiện phù hợp điều kiện cơ sở vật chất và thực tế đào tạo. Cơ quan quản lý chặt chẽ việc tổ chức thực hiện của cơ sở đào tạo và người học. Tổ chức thực hiện theo đúng quy định của Luật, học viên được tự lựa chọn hình thức đào tạo và trung tâm sát hạch. Căn cứ chất lượng đào tạo, giáo viên dạy lái và cơ sở vật chất để có hướng xử lý theo quy định pháp luật đối với cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch không đủ **điều kiện.**

**Câu hỏi 10: Các hạng Giấy phép lái xe có phù hợp với thông lệ quốc tế không?**

Trả lời:

Dự thảo quy định Giấy phép lái xe gồm 11 hạng, trong khi đó theo Luật Giao thông đường bộ năm 2008 là 13 hạng. Đây là nội dung được nội luật hóa từ các quy định về phân hạng Giấy phép lái xe tại Công ước Viên năm 1968, tạo điều kiện cho việc sử dụng Giấy phép lái xe của Việt Nam ở nước ngoài và giấy phép lái xe nước ngoài tại Việt Nam, đồng thời đây là nghĩa vụ của quốc gia thành viên khi Việt Nam ký kết, gia nhập công ước này. Các quy định phân hạng trong Dự thảo được thực hiện trên nguyên tắc kết thừa các quy định hiện hành của Việt Nam đồng thời không trái với quy định của Công ước Viên 1968, để không gây tác động khi thay đổi về chính sách. 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.

Do đó, các quy định về phân hạng giấy phép lái xe là phù hợp với Công ước Viên về giao thông đường bộ năm 1968.

**Câu hỏi 11: Các chức năng, nhiệm vụ chuyển giao giữa các bộ, ngành quy định trong dự thảo Luật?**

Trả lời:

1. Với quan điểm xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam hiện nay theo xu hướng chuyên sâu hóa, điều chỉnh một lĩnh vực cụ thể, bảo đảm sự phân công nghiệm vụ cụ thể rõ ràng, đầy đủ chức năng, nhiệm vụ và nâng cao trách nhiệm trong công tác quản lý nhà nước của các bộ, ngành và nâng cao hiệu lực, hiệu quả thực thi pháp luật. Luật hóa những quy định của pháp luật đã thực hiện ổn định, hạn chế việc ban hành các văn bản dưới Luật, để đảm bảo việc thực thi Luật được thống nhất.

2. Các chức năng, nhiệm vụ chuyển giao giữa các bộ, ngành quy định trong dự thảo Luật

- Dự thảo Luật quy định trách nhiệm thực thi của 11 bộ, ngành liên quan, trong đó các Bộ Giao thông vận tải, Quốc phòng, Giáo dục và Đào tạo, Tài Chính, Công Thương, Xây dựng, Thông tin và Truyền thông, Khoa học và Công nghệ, cơ bản không phát sinh nhiệm vụ mới mà chỉ cụ thể hóa và làm rõ hơn các nhiệm vụ quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông thuộc chức năng, nhiệm vụ của các Bộ đang thực hiện.

- Bộ Y tế: Xây dựng triển khai các trạm cấp cứu tai nạn giao thông trên các quốc lộ, cao tốc theo lộ trình của Chính phủ; cung cấp cho cơ quan Công an các thông tin về người bị cấp cứu trong vụ tai nạn giao thông đường bộ. Nội dung này quy định để kịp thời tổ chức các hoạt động cấp cứu, giải quyết, điều tra các vụ TNGT đường bộ.

- Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội, bổ sung nhiệm vụ tham mưu trình Chính phủ ban hành chính sách hỗ trợ cho người khuyết tật trong đào tạo lái xe. Nội dung này được quy định để bảo đảm tính nhân văn, nhân đạo, quan tâm đến những người yếu thế trong xã hội của Nhà nước ta.

3. Đối với Bộ Công an: Dự thảo Luật quy định có 14 mục nhiệm vụ, trong đó 13 mục nhiệm vụ hiện nay Bộ Công an đang thực hiện (được quy định trong Luật GTĐB năm 2008, trong các Luật khác hoặc các văn bản dưới Luật), chỉ có 01 mục nhiệm vụ là quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe là nhiệm vụ mới được chuyển giao từ Bộ Giao thông vận tải sang.

4. Tác động đến hệ thống pháp luật: Khi ban hành Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thì Luật Giao thông đường bộ năm 2008 sẽ hết hiệu lực (những nội dung liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT); 12 Nghị định, Thông tư có liên quan sẽ phải sửa đổi, bổ sung, thay thế. Trong dự thảo Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đã liệt kê và phân công cụ thể trách nhiệm các bộ phải ban hành văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế.

**III. VỀ NỘI DUNG LIÊN QUAN ĐẾN ĐĂNG KÝ, CẤP BIỂN SỐ XE**

**Câu hỏỉ 12: Tại sao không quy định về phương tiện giao thông trong 01 Luật, mà lại quy định về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường ở Luật giao thông đường bộ (sửa đổi), phương tiện tham gia giao thông tại Luật bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ?**

Trả lời:

Về điều kiện phương tiện tham gia giao thông đã được các Bộ, ngành và Chính phủ thảo luận rất kỹ và Chính phủ thấy rằng tỷ lệ tai nạn giao thông, do nguyên nhân từ chất lượng phương tiện chiếm tỷ lệ không nhiều so với các nguyên nhân khác (khoảng 10% là do nguyên nhân an toàn kỹ thuật và đường xá, 90% nguyên nhân do người tham gia giao thông). Hiện nay, nền kinh tế nước ta phát triển mạnh mẽ, nên an toàn kỹ thuật và bảo vệ mội trường phương tiện trước khi nhập khẩu vào Việt Nam cần đảm bảo chất lượng, gắn kết với việc đăng kiểm phương tiện sau khi lưu hành, nên Chính phủ thống nhất Luật giao thông đường bộ (sửa đổi) quy định tiêu chuẩn chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ là phù hợp.

Để đảm bảo phương tiện tham gia giao thông thì ngoài điều kiện về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường thì phải có điều kiện về đăng ký phương tiện, đặc biệt là quy định trách nhiệm của chủ phương tiện khi tham gia giao thông, trách nhiệm khắc phục bồi thường thiệt hại khi xảy ra tai nạn giao thông, quy định quản lý chặt chẽ di biến động của phương tiện là hết sức quan trọng để phòng, ngừa tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, Chính phủ thống nhất phải quy định rõ trong Luật đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Vì vậy, việc tách bạch 02 nội dung trên trong 02 dự thảo Luật là hoàn toàn phù hợp về phạm vi điều chỉnh, có đủ cơ sở khoa học và thực tiễn.

**Câu hỏi 13. Về đấu giá biển số xe?**

Trả lời:

Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công thì kho số của biển số xe do Bộ Công an đang sử dụng để đăng ký xe là tài sản công, nhưng Luật giao thông đường bộ năm 2008 hiện hành quy định cấm mua, bán biển số xe. Dự thảo Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đã sửa đổi quy định này, theo đó chỉ cấm mua, bán trái phép biển số xe, còn trường hợp mua biển số thông qua đấu giá là hợp pháp. Đồng thời, dự thảo Luật đã quy định cấp biển số thông qua đấu giá là một trong các hình thức cấp biển số xe.

Các Luật chuyên ngành đã cụ thể hóa việc đấu giá biển số xe, đảm bảo biển số xe cơ giới sau đấu giá đảm bảo đầy đủ các quyền về tài sản gồm: quyền sử dụng, quyền chiếm hữu, quyền định đoạt. Bộ Công an thực hiện sớm đấu giá biển số xe đảm bảo công khai, minh bạch, tạo điều kiện cho người dân lựa chọn biển số xe cơ giới theo sở thích để đáp ứng tư tưởng trong sinh hoạt, kinh doanh và gắn trách nhiệm người trúng đấu giá sử dụng biển số đó không đúng quy định.

**IV. VỀ NỘI DUNG TUẦN TRA, KIỂM SOÁT, XỬ LÝ VI PHẠM, ĐIỂM CỦA GIẤY PHÉP LÁI XE**

**Câu hỏi 14. Luật bảo đảm TTATGT đường bộ quy định ứng dụng công nghệ trong bảo đảm TTATGT và kiểm soát giao thông như thế nào? có giảm được nhân sự làm công tác này không?**

Trả lời:

Trước đây việc ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác bảo đảm TTATGT được quy định ở nhiều văn bản Luật khác nhau, các văn bản dưới Luật. Do vậy, dự thảo Luật quy định luật hóa việc ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác quản lý nhà nước về TTATGT, một số nội dung cụ thể:

1. Quy định việc xây dựng, sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ; sử dụng các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ để phục vụ kiểm soát TTATGT, phát hiện vi phạm hành chính về TTATGT.

2. Quy định xây dựng các hệ thống cơ sở dữ liệu dùng chung trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ.

3. Quy định quản lý, vận hành các trung tâm chỉ huy giao thông.

4. Quy định việc kết nối dữ liệu thông tin giám sát hành trình, hệ thống camera trên xe ô tô kinh doanh vận tải, hệ thống quản lý điều hành giao thông trên các tuyến đường cao tốc.

Như vậy, dự thảo Luật đã quy định cơ sở pháp lý cho việc triển khai ứng dụng mạnh mẽ khoa học công nghệ, quản lý sử dụng hệ thống giám sát, trung tâm chỉ huy giao thông, cơ sở dữ liệu dùng chung vào quản lý TTATGT đường bộ. Với mục tiêu:

Một là, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về TTATGT, phù hợp với xu thế phát triển trên thế giới, tiếp thu kinh nghiệm quản lý TTATGT của các nước có nền giao thông văn minh, tiếp cận với nền giao thông văn minh và hiệu đại.

Hai là, với hệ thống cơ sở dữ liệu dùng chung liên thông, sẽ giúp cho các bộ, ngành liên quan triển khai thực hiện tốt những nhiệm vụ được giao, tiết kiệm chi phí quản lý, công khai, minh bạch, cải cách hành chính, phục vụ người dân tốt hơn.

Hiện nay Bộ Công an đang thực hiện liên thông hệ thống cơ sở dữ liệu đăng ký xe từ Cục CSGT, Phòng CSGT, Công an cấp huyện; triển khai việc xử phạt vi phạm hành chính qua cổng dịch vụ công trực tuyến quốc gia.

Ba là, Bộ Công an đã và đang triển khai xây dựng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trên các tuyến đường cao tốc, các tuyến quốc lộ trọng điểm (Quốc lộ 1); nhiều địa phương cũng đã xây dựng các hệ thống giám sát trên các tuyến giao thông của địa phương: để giám sát tình hình TTATGT, phát hiện vi phạm giao thông, giám sát tình hình an ninh, trật tự, TTATXH, phòng chống tội phạm, đạt hiệu quả rất cao.

Bốn là, với việc áp dụng khoa học công nghệ vào hoạt động quản lý TTATGT, sẽ dần thay đổi các phương thức quản lý TTATGT, phương thức tuần tra, kiểm soát truyền thống, từ dùng sức người trực tiếp kiểm soát, phát hiện vi phạm, sang sử dụng vận hành các hệ thống công nghệ, phương tiện thiết bị kỹ thuật để giám sát giao thông tốt hơn, từ đó sẽ từng bước tinh giản được biên chế lực lượng trực tiếp, cải cách hành chính, tiết kiệm chi phí, như các nước tiên tiến đã triển khai.

**Câu hỏi 15: Hiện nay có nhiều lực lượng cùng ra đường thực hiện tuần tra, kiểm soát, kiểm tra, xử lý vi phạm dẫn đến chồng chéo nhiệm vụ với lực lượng Cảnh sát giao thông, Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định về vấn đề này như thế nào?**

Trả lời:

Để giải quyết vấn đề bất cập hiện nay có nhiều lực lượng cùng ra đường thực hiện tuần tra, kiểm soát, kiểm tra, xử lý vi phạm, gây chồng chéo nhiệm vụ với lực lượng Cảnh sát giao thông, dự thảo Luật đã quy định giao: Cảnh sát giao thông là lực lượng chịu trách nhiệm tuần tra, kiểm soát trên các tuyến giao thông đường bộ để phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn và xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, vi phạm pháp luật khác của người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo quỵ định của pháp luật. Đồng thời, dự thảo Luật cũng giao Bộ trưởng Bộ Công an quy định huy động các lực lượng Cảnh sát khác, Công an xã tham gia phối hợp với Cảnh sát giao thông tuần tra, kiểm soát trong trường hợp cần thiết.

Về căn cứ xây dựng và hoàn thiện nội dung này trong dự thảo Luật:

- Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương đã xác định nguyên tắc “một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao cho một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính nhiệm vụ, giải pháp là “Rà soát, bổ sung, hoàn thiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, mối quan hệ công tác giữa các tổ chức trong hệ thống chính trị, khắc phục tình trạng trùng lắp, chồng chéo để một tổ chức, một người có thể đảm nhiệm nhiều việc, nhưng một việc chỉ do một tổ chức, một người chủ trì và chịu trách nhiệm chính”.

- Nghị quyết số 123/NQ-CP ngày 31/8/2020 phiên họp Chính phủ chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 8 năm 2020, trong đó Chính phủ đã chỉ đạo đổi mới chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Thanh tra giao thông phù hợp với vai trò, trách nhiệm quản lý nhà nước của Bộ Giao thông về giao thông đường bộ, không chồng chéo, trùng lắp với chức năng, nhiệm vụ của lực lượng Cảnh sát giao thông.

- Kết luận của lãnh đạo Chính phủ tại Thông báo số 81/TB-VPCP ngày 06/3/2020 của Văn phòng Chính phủ về xây dựng Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ: Để khắc phục tình trạng có quá nhiều lực lượng kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trên đường thì nên quy định theo hướng giao lực lượng Cảnh sát giao thông chịu trách nhiệm chủ yếu trong công tác này.

- Thực tế thời gian qua, Thanh tra giao thông đường bộ cũng ra đường dừng phương tiện để kiểm tra, xử lý vi phạm gây chồng chéo nhiệm vụ với lực lượng Cảnh sát giao thông, trong khi hiệu quả xử lý vi phạm không cao. Theo báo cáo 08 tháng năm 2020, Thanh tra giao thông xử lý 28.558 T/h (xử lý vi phạm quá tải 5.881 t/h). Trong khi đó trong 08 tháng, lực lượng Cảnh sát giao thông đã xử lý 2.573.546 t/h vi phạm, trong đó xử lý vi phạm nồng độ cồn: 118.916 t/h, xử lý xe quá tải: 25.202 t/h, xử lý ma túy: 865 t/h (trong đó lái xe ô tô khách, ô tô tải, vận tải Container vi phạm chiếm 0,14 %).

- Nghiên cứu tiếp thu ý kiến tham gia của các Bộ, ngành, địa phương và ý kiến thẩm tra dự thảo Luật Bảo đảm TTATGT của Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội.

**Câu hỏi 16: Điểm của giấy phép lái xe, tại sao lại xây dựng hệ thống trừ điểm giấy phép lái xe ?**

Trả lời:

- Về nội dung này, Chính phủ đã bàn kỹ và thống nhất đề xuất quy định trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe, thu hồi giấy phép lái xe là biện pháp quản lý hành chính Nhà nước (không phải hình thức xử phạt vi phạm hành chính), nhằm đáp ứng yêu cầu thực tiễn của 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 trên thế giới, để quản lý người lái xe trong suốt quá trình từ khi đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, cho đến quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe, từ đó sẽ tác động tới hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông.

- Việc quy định trừ điểm và phục hồi điểm giấy ghép lái xe thời gian qua được dư luận quan tâm và cho rằng đây là một biện pháp quản lý Nhà nước cần thiết và hữu hiệu trong tình hình hiện nay, đồng thời quy định trong 12 tháng người lái xe không bị trừ hết điểm sẽ được phục hồi điểm nhằm khuyến khích người lái xe nâng cao và có ý thức hơn trong việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

1. Về cần cứ đề xuất quy định trong dự thảo Luật

Về lịch sử quản lý giấy phép lái xe: Năm 2002, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 13/2002/NQ-CP về các giải pháp kiềm chế gia tăng và tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông; Nghị định số 15/2003/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đã quy định áp dụng biện pháp quản lý hành chính nhà nước (không phải là hình thức xử phạt) “Đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe đối với các hành vi vi phạm có nguy cơ gây mất an toàn giao thông cao, để quản lý người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đã giao Bộ Công an chủ trì, phối hợp Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư liên tịch số 03/2003/TTLT-BCA-BGTVT để hướng dẫn và quy định đây là biện pháp quản lý hành chính nhà nước về giấy phép lái xe.

1.2. Về các quy định quản lý nhà nước của pháp luật khác có tính chất tương tự: Nghiên cứu các lĩnh vực quản lý nhà nước khác, pháp luật cũng đã quy định biện pháp quản lý hành chính nhà nước tương tự “Thu hồi chứng chỉ hành nghề, phù hiệu, biển hiệu” để tăng cường quản lý nhà nước đối với việc chấp hành pháp luật của các tổ chức, cá nhân. Cụ thể:

- Trong lĩnh vực y tế: Luật Dược năm 2016 đã quy định biện pháp quản lý thu hồi “Chứng chỉ hành nghề dược” đối với trường hợp vi phạm đã bị xử phạt vi phạm hành chính bằng hình thức tước Chứng chỉ hành nghề dược từ 02 lần trở lên đối với một hành vi vi phạm. Luật khám bệnh, chữa bệnh năm 2009, quy định biện pháp quản lý thu hồi “Chứng chỉ hành nghề khám bệnh, chữa bệnh” đối với các trường hợp vi phạm trong lĩnh vực quản lý khám bệnh, chữa bệnh.

- Trong lĩnh vực vận tải đường bộ: Tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP quy định về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, cũng đã quy định biện pháp quản lý, trình tự, thủ tục, thẩm quyền thu hồi biển hiệu, phù hiệu vận tải đối với các trường hợp vi phạm một số quy định trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô.

1.3. Hiện nay, việc quản lý người lái xe sau khi được sát hạch, cấp giấy phép lái xe đang còn sở hở, bất cập và bị buông lỏng, cơ quan cấp giấy phép lái xe chưa có các biện pháp quản lý phù hợp, nhất là quản lý việc chấp hành pháp luật của người lái xe. Việc quản lý giấy phép lái xe chưa gắn với quản lý vi phạm của người lái xe.

Luật xử lý vi phạm hành chính chỉ quy định vi phạm hành chính nhiều lần, tái phạm trong cùng một hành vi vi phạm cụ thể, mới quản lý đối tượng vi phạm trong một hành vi vi phạm cụ thể mà chưa có biện pháp quản lý liên thông giữa các lần vi phạm khác nhau trong suốt quá trình tham gia giao thông của người lái xe. Do vậy, việc quy định biện pháp quản lý hành chính trừ điểm giấy phép lái xe là quản lý theo dõi quá trình chấp hành pháp luật và vi phạm của người lái xe trong quá trình tham gia giao thông.

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

2. Để triển khai quy định của Luật về trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe, thu hồi giấy phép lái xe; Bộ Công an sẽ nghiên cứu tham mưu Chính phủ ban hành quy định cụ thể thẩm quyền, căn cứ, trình tự, thủ tục thực hiện. Trên tinh thần đảm bảo việc trừ điểm được thực hiện khi có quyết định xử phạt vi phạm hành chính (đối với hành vi vi phạm có quy định trừ điểm); thủ tục trừ điểm, phục hồi điểm, thu hồi giấy phép lái xe đơn giản, hợp lý, tránh phiền hà cho người vi phạm, theo hướng ứng dụng công nghệ thông tin, số hóa 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, hệ thống tự động trừ điểm (không có sự tiếp xúc giữa người có thẩm quyền xử phạt và người vi phạm), nên sẽ không phát sinh tiêu cực; không trùng chéo với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính. Thời gỉan tới, Bộ Công an cũng sẽ đề nghị khi sửa Nghị định xử phạt về trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ hạn chế quy định tước giấy phép lái xe, áp dụng nhiều hơn quy định trừ điểm giấy phép lái xe để theo dõi quản lý toàn bộ quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe.

**V. VỀ NHỮNG VẤN ĐỀ MỚI CỦA LUẬT, SỰ PHÙ HỢP VỚI CÁC ĐIỀU ƯỚC QUỐC TẾ**

**Câu hỏi 17: Luật này ban hành có giải quyết được các vấn đề về tình hình giao thông hiện nay hay không và những điểm mới của Luật này là gì?**

Trả lời:

Xuất phát từ thực tiễn tình hình hiện nay về trật tự, an toàn giao thông có rất nhiều vấn đề đặt ra cần phải giải quyết, Đảng, Chính phủ đã xác định rất rõ vấn đề này trong nhiều văn bản chỉ đạo, vì vậy, thời điểm Chính phủ đề ra yêu cầu sửa đổi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 là thời điểm thích hợp để ban hành một đạo luật độc lập về trật tự, an toàn giao thông đường bộ tách bạch với đạo luật về kết cấu hạ tầng và vận tải đường bộ.

Mục tiêu cơ bản nhất của Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông là phòng ngừa, giảm thiệt hại gây ra do tai nạn giao thông, bảo vệ tính mạng sức khỏe cho người tham gia giao thông, bảo vệ quyền con người và góp phần giải quyết ùn tắc giao thông. Do vậy, các chính sách quy định trong Luật đều bám sát theo mục tiêu đó với trọng tâm là các quy tắc, chế định liên quan việc chấp hành pháp luật, quản lý hành vi của người tham gia giao thông. Trên cơ sở đó, các chính sách trong dự thảo Luật có những điểm mới để đạt được mục tiêu như sau:

- Về quy tắc giao thông đường bộ: Nội luật hóa quy định trong Công ước Viên năm 1968 về Giao thông đường bộ phù hợp với điều kiện Việt Nam; bổ sung các quy định quy tắc giao thông về ưu tiên bảo vệ người yếu thế như trẻ em, người già, người khuyết tật, người đi bộ khi tham gia giao thông đường bộ; bổ sung, sửa đổi, làm rõ hơn nội hàm của nhiều quy tắc giao thông bảo đảm phù hợp thực tiễn, phòng ngừa tai nạn giao thông như: tránh, vượt, chuyển làn đường, chuyển hướng, lùi xe, giao thông trên đường cao tốc...; bổ sung các quy tắc về mở cửa xe, sử dụng đèn tín hiệu...

- Về phương tiện tham gia giao thông đường bộ: Xác định phương tiện giao thông cơ giới đường bộ là nguồn nguy hiểm cao độ khi tham gia giao thông, tiềm ẩn nguy cơ dẫn đến tai nạn giao thông, Luật đã quy định điều kiện của phương tiện tham gia giao thông; về cấp, thu hồi, đăng ký biển số xe theo hướng quản lý chặt chẽ hơn phương tiện tham gia giao thông, theo dõi được sự thay đổi số lượng, cơ cấu, chủng loại phương tiện trên cơ sở dữ liệu đăng ký xe, từ đó giúp tham mưu cho Đảng, Chính phủ hoạch định các chính sách về phương tiện giao thông.

- Về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ: Quy định theo hướng nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, bảo đảm đánh giá thực chất được trình độ, kiến thức, kỹ năng của người lái xe, đặc biệt là kỹ năng xử lý tình huống khi tham gia giao thông.

- Về tổ chức an toàn giao thông, chỉ huy, điều khiển giao thông và giải quyết ùn tắc giao thông đường bộ: Quy định về giải quyết những bất cập về tổ chức giao thông là nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông; trách nhiệm và cơ chế giải quyết ùn tắc giao thông của các bộ và Ủy ban nhân dân các cấp.

- Về giải quyết tai nạn giao thông đường bộ: Quy định về trách nhiệm cùa cơ quan, tổ chức, cá nhân trong việc khắc phục kịp thời hậu quả các vụ tai nạn giao thông.

- Về thực thi pháp luật trong phát hiện, xử lý vi phạm: Xây dựng nền tảng pháp lý để phát hiện, xử lý vi phạm; ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác quản lý, phát hiện và xử lý vi phạm về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Về phân công trách nhiệm quản lý nhà nước: Phân công rõ ràng trách nhiệm quản lý nhà nước của các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các cấp, trong đó xác định Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chỉnh phủ quản lý nhà nước về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; các bộ, ngành theo chức năng, nhiệm vụ thực hiện các nội dung quản lý nhà nước cụ thể; Ủy ban nhân dân các cấp thực hiện các nội dung, biện pháp theo địa bàn và dự thảo cũng thể hiện phân cấp mạnh thẩm quyền quản lý cho chính quyền địa phương để bảo đảm tính chủ động, sáng tạo, linh hoạt.

**Câu hỏi 18: Tính phù hợp của Luật với Công ước quốc tế (Công ước Viên 1968) và tham khảo kinh nghiệm nước ngoài về bảo đảm, trật tự an toàn giao thông đường bộ?**

Trả lời:

Dự thảo Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông bảo đảm tính tương thích với Công ước Viên 1968 về giao thông đường bộ, trong đó tương đồng về quy định các chính sách: Quy tắc tham gia giao thông; phương tiện tham gia giao thông; người điều khiển phương tiện tham gia giao thông; tổ chức, chỉ huy và điều khiển giao thông; điều tra giải quyết tai nạn giao thông; thực thi pháp luật trong phát hiện và xử lý vi phạm. Cơ quan soạn thảo đã tham khảo có chọn lọc quy định trong Công ước cho phù hợp với tình hình thực tiễn của Việt Nam.

Đối với quy định về giấy phép lái xe được phân thành 11 hạng; quy định về chữ và số trên biển số xe, giấy chứng nhận đăng ký xe có các trường thông tin trong dự thảo Luật Bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ là phù hợp với Công ước Viên năm 1968.

Qua tham khảo pháp luật về giao thông đường bộ của một số quốc gia trên thế giới như Lào, Campuchia, Singapore, Trung quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Nga, Đức, Australia, cho thấy các nước đều có luật chuyên biệt về trật tự, an toàn giao thông, tách bạch với quy định về xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải đường bộ (Bộ Công an đã biên dịch và sao gửi Quốc hội bản dịch pháp luật về giao thông đường bộ của các quốc gia nêu trên).

**VI. VỀ VIỆC BAN HÀNH TIÊU CHUẨN, QUY CHUẨN TRONG LĨNH VỰC BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VÀ VIỆC PHÒNG CHỐNG TIÊU CỰC, THAM NHŨNG CỦA LỰC LƯỢNG THỰC THI PHÁP LUẬT TRONG LUẬT NÀY**

**Câu hỏi 19: Việc Bộ Công an ban hành tiêu chuẩn, quy chuẩn trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ có phù hợp không?**

Trả lời:

Việc này là hoàn toàn đúng quy định của Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật năm 2006, theo đó: Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ tổ chức xây dựng dự thảo tiêu chuẩn quốc gia và đề nghị thẩm định, công bố tiêu chuẩn quốc gia. Các tổ chức xây dựng và công bố tiêu chuẩn cơ sở bao gồm: Tổ chức kinh tế; cơ quan nhà nước; đơn vị sự nghiệp; tổ chức xã hội - nghề nghiệp. Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ tổ chức xây dựng và ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia trong phạm vi ngành, lĩnh vực được phân công quản lý.

Các quy chuẩn, tiêu chuẩn về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thuộc lĩnh vực an ninh, trật tự thuộc phạm vi ngành, lĩnh vực mà Bộ Công an được phân công quản lý, không trùng với các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật thuộc phạm vi quản lý của các Bộ, ngành khác. (Ví dụ: hiện nay Bộ Công an đã ban hành tiêu chuẩn cơ sở trong lĩnh vực an ninh đối với hệ thống giám sát, xử lý vi phạm về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và sẽ ban hành tiêu chuẩn về cơ sở vật chất kỹ thuật của cơ sở đào tạo lái xe, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm sát hạch lái xe cơ giới... Bộ Giao thông vận tải ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống báo hiệu đường bộ; quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông cơ giới đường bộ...). Các bộ, ngành, cơ quan, tổ chức có thể tham chiếu các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật do Bộ Công an ban hành để làm cơ sở đầu tư, xây dựng. Do đó, việc Bộ Công an ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là phù hợp và đúng quy định của pháp luật.

**Câu hỏi 20: Việc phòng chống tiêu cực, tham nhũng của lực lượng thực thi pháp luật được thể hiện như thế nào trong Luật này?**

Trả lời:

Các chính sách của Luật có liên quan đến việc giải quyết công việc giữa lực lượng thực thi nhiệm vụ và người dân như đăng ký, cấp biển số xe, đào tạo, sát hạch, cấp giấy giấy phép lái xe, giải quyết tai nạn giao thông, xử lý vi phạm đều thể hiện tính công khai, minh bạch, trong đó đặc biệt là đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý, giải quyết, xử lý các nội dung công việc nhằm mục đích nâng cao hiệu quả, cải cách thủ tục hành chính, giảm phiền hà cho Nhân dân, tiết kiệm chi phí cho nhà nước và người dân, phòng ngừa sai phạm, tiêu cực của một số cán bộ thực thi pháp luật. Ví dụ như: đăng ký xe bằng hình thức trực tuyến, cấp biển số xe qua bấm số ngẫu nhiên trên máy vi tính, qua đấu giá công khai; đẩy mạnh việc sử dụng công nghệ trong công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trên các tuyến giao thông (hiện nay, Bộ Công an đang xây dựng hệ thống trung tâm chỉ huy và hệ thống giám sát đồng bộ trên các tuyến giao thông trọng điểm, tiến tới việc xử lý vi phạm đều có chứng cứ điện tử thay bằng việc phát hiện bằng mắt thường), tăng cường xử phạt “nguội”, nộp phạt vi phạm qua hệ thống cổng dịch vụ công, trang bị hệ thống camera giám sát quá trình làm nhiệm vụ của cán bộ chiến sỹ... Đồng thời, Nhân dân có quyền giám sát theo quy định của phát luật đối với lực lượng thực thi công vụ, đóng góp ý kiến để xây dựng lực lượng Công an nhân dân./.

**BỘ CÔNG AN**