**Một số vướng mắc trong quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và kiến nghị hoàn thiện**

Bài viết khái quát tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ và phân tích một số vướng mắc, bất cập của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, từ đó, đề xuất hoàn thiện Luật này.

**1. Tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay**

Luật Giao thông đường bộ được Quốc hội khoá XII, kỳ họp thứ 4 thông qua ngày 13/11/2008, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2009. Sau hơn 13 năm thi hành, tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ tuy đã có những chuyển biến tích cực nhưng chưa thực sự căn bản, vững chắc mà còn nhiều diễn biến phức tạp, tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây mất an toàn cho người và phương tiện khi tham gia giao thông. Theo thống kê của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, từ năm 2009 đến năm 2021, toàn quốc đã xảy ra hơn 361.000 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết hơn 113.000 người, bị thương hơn 356.000 người, chiếm hơn 97% số vụ, số người chết, người bị thương trong tổng số vụ tai nạn của các loại hình giao thông, gây thiệt hại rất lớn về tài sản; trung bình hàng năm có hơn 09 nghìn người chết, gần 30 nghìn người bị thương, trong đó chủ yếu trong độ tuổi lao động, ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế - xã hội; đáng chú ý, nguyên nhân gây tai nạn giao thông do lỗi của người tham gia giao thông chiếm trên 90% số vụ.

Bên cạnh đó, tình trạng ngang nhiên vi phạm, coi thường pháp luật khi tham gia giao thông vẫn diễn ra phổ biến, văn hóa giao thông còn nhiều yếu kém, bất cập, giao thông hỗn hợp, mất an toàn vẫn là nỗi ám ảnh với người tham gia giao thông, gây thiệt hại lớn về người và tài sản, ảnh hưởng đến phát triển kinh tế, thu hút đầu tư nước ngoài và an sinh xã hội. Tuy nhiên, việc phát hiện và xử lý vi phạm vẫn chủ yếu là thủ công, hệ thống giám sát còn hạn chế.

Ngoài ra, vấn đề ùn tắc giao thông xảy ra phức tạp tại các thành phố lớn do lưu lượng phương tiện tăng đột biến, trong khi quy hoạch giao thông, tổ chức giao thông, hạ tầng giao thông chưa đáp ứng yêu cầu, gây tắc nghẽn trên diện rộng tại các đô thị lớn và trên các tuyến cao tốc, quốc lộ trọng điểm, gây ra những thiệt hại không nhỏ về kinh tế, ảnh hưởng xấu đến sức khỏe và đời sống của nhân dân, tác động không tốt đến môi trường du lịch, thu hút đầu tư nước ngoài và hình ảnh của Việt Nam đối với bạn bè quốc tế. Bên cạnh đó, các loại tội phạm hoạt động trên các tuyến giao thông đường bộ diễn biến hết sức phức tạp. Các vấn đề về an ninh như biểu tình trái pháp luật, tụ tập đông người trên đường bộ ảnh hưởng trực tiếp đến an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội. Hay nói cách khác, an ninh con người trong lĩnh vực giao thông đường bộ chưa thực sự được bảo đảm.

**2. Một số vướng mắc, bất cập trong quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008**

Một trong những nguyên nhân cơ bản của tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay là do một số chế định tuy đã được điều chỉnh trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 nhưng vẫn còn thiếu cụ thể, chưa sát với thực tiễn. Trong khi đó, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đồng thời điều chỉnh hai lĩnh vực khác nhau là trật tự, an toàn giao thông đường bộ (thuộc lĩnh vực an ninh, trật tự, an toàn xã hội) và xây dựng, phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, quản lý vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ (thuộc lĩnh vực kinh tế - kỹ thuật), đây là hai lĩnh vực rất lớn và khác nhau nhưng lại được điều chỉnh trong cùng một đạo luật nên không thể quy định đầy đủ, cụ thể, rõ ràng nhiều nội dung quan trọng thuộc cả hai lĩnh vực, dẫn đến những hạn chế nhất định khi áp dụng trong thực tiễn, cụ thể:

**Thứ nhất,** chưa quy định đầy đủ, cụ thể về quy tắc giao thông và về các chế định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông liên quan như: Giải quyết tai nạn giao thông; tổ chức, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông, giải quyết các vấn đề an ninh, trật tự, sự kiện trên các tuyến giao thông; cưỡng chế chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông... Việc quản lý người lái xe chưa gắn với quản lý vi phạm của người tham gia giao thông. Trong nhiều vụ tai nạn giao thông, trách nhiệm chủ yếu thuộc về người lái xe gây tai nạn mà chưa gắn trách nhiệm của các cơ quan đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe.

**Thứ hai,** một số nội dung của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa được quy định rõ ràng, cụ thể dẫn đến việc tổ chức thực hiện chưa thống nhất như: Chưa quy định độ tuổi cụ thể của người điều khiển xe đạp điện, xe máy điện; quy định về dừng, đỗ trên lề đường, hè phố; quy định về nhường đường ở giao lộ… Thiếu những khái niệm chỉ dẫn để thống nhất trong việc thực hiện như khái niệm về ùn tắc giao thông, trật tự, an toàn giao thông, xe tự chế, xe công nông… dẫn đến nhiều cách hiểu khác nhau, từ đó thiếu sự thống nhất trong quá trình thực hiện.

Ngoài ra, quy định về trách nhiệm của chủ phương tiện, người lái xe ô tô đối với việc bảo đảm tình trạng an toàn kỹ thuật của phương tiện giữa 02 kỳ kiểm định còn chung chung và chưa có chế tài rõ ràng (khoản 5 Điều 55) dẫn đến việc người dân, doanh nghiệp chưa thực thi tốt trách nhiệm của mình.

**Thứ ba,** Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được ban hành, có hiệu lực từ ngày 01/7/2009, đến nay, đã áp dụng được hơn 13 năm, trong suốt thời gian đó, các chính sách của Đảng và Nhà nước ta về giao thông vận tải có nhiều thay đổi, cụ thể như:

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không cấm người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy mà trong máu có nồng độ cồn từ 50 miligam/100 mililít máu hoặc từ 0,25 miligam/1 lít khí thở trở xuống, tuy nhiên, hiện tại, xuất phát từ tình hình thực tế, chính sách của Đảng và Nhà nước đã thay đổi, theo đó, pháp luật hiện hành yêu cầu người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy khi tham gia giao thông phải không có nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở. Về vấn đề này, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa thể sửa đổi kịp thời nên đã được sửa đổi, quy định trong Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019.

- Một số quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Công ước Viên về giao thông đường bộ năm 1968 mà nước ta đã tham gia (năm 2014) chưa được cụ thể hóa trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 như:

+ Khoản 2 Điều 9 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định: “Xe ô tô có trang bị dây an toàn thì người lái xe và người ngồi hàng ghế phía trước trong xe ô tô phải thắt dây an toàn”, như vậy, Luật này không bắt buộc người ngồi những hàng ghế khác trên xe ô tô mà có dây an toàn phải thực hiện. Trong khi đó, Công ước Viên năm 1968 quy định: “Người điều khiển và hành khách trên phương tiện cơ giới có ghế ngồi trang bị dây an toàn thì bắt buộc phải thắt dây an toàn, trừ trường hợp ngoại lệ theo pháp luật nội địa”.

+ Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định, người điều khiển xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy không được sử dụng điện thoại di động mà không quy định đối với người điều khiển xe ô tô. Tuy nhiên, Công ước Viên năm 1968 thì lại bắt buộc pháp luật quốc gia phải quy định người điều khiển phương tiện không được phép sử dụng điện thoại di động khi phương tiện đang di chuyển…

**Thứ tư,** nội dung của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 điều chỉnh đồng thời 03 lĩnh vực: An toàn cho người tham gia giao thông, kết cấu hạ tầng giao thông và lĩnh vực vận tải đường bộ. Mặc dù vậy, những quy định đang điều chỉnh 03 lĩnh vực này vẫn còn một số vấn đề bất cập cần phải nghiên cứu sửa đổi nhằm bảo đảm an toàn tính mạng, sức khỏe người tham gia giao thông, duy trì trật tự kỷ cương khi tham gia giao thông để hạn chế tai nạn giao thông xảy ra. Hơn nữa, do nhiều nội dung của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa rõ ràng, cụ thể nên thời gian qua, nhiều văn bản quy phạm pháp luật dưới luật đã được ban hành để hướng dẫn, dẫn đến thiếu tính ổn định, tập trung, thống nhất, gây khó khăn cho việc tổ chức thực hiện.

Qua nghiên cứu các nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông đường bộ thời gian qua cho thấy, có 03 nhóm nguyên nhân cơ bản, đó là do người điều khiển phương tiện tham gia giao thông vi phạm pháp luật giao thông, do phương tiện tham gia giao thông chưa bảo đảm an toàn kỹ thuật và do hạ tầng giao thông chưa bảo đảm tiêu chuẩn an toàn, tổ chức giao thông chưa hợp lý. Hiện nay, những quy định của pháp luật liên quan đến 03 nguyên nhân này trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đều do cơ quan về kinh tế - kỹ thuật quản lý, nhưng không có chức năng bảo đảm an ninh, an toàn. Nếu vẫn giữ nguyên như những quy định hiện nay sẽ không tạo được đột phá về hoàn thiện thể chế, gây khó khăn trong việc hạn chế tình trạng tai nạn giao thông trong khoảng thời gian ngắn.

**Thứ năm,** quy định về nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật phương tiện giao thông và bảo vệ môi trường chưa thực sự đáp ứng trong tình hình mới với xu thế chuyển dịch phương tiện giao thông thông minh, động cơ điện. Theo thống kê của Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an, từ năm 2008 đến nay, số lượng phương tiện giao thông tăng nhanh, chủ yếu là các phương tiện cá nhân, toàn quốc đã đăng ký 4.608.312 xe ô tô (gấp 5,45 lần so với từ năm 2008 trở về trước), 49.981.943 xe mô tô (gấp 2,92 lần so với từ năm 2008 trở về trước). Trong khi đó, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa quy định cơ chế quản lý quá trình chấp hành pháp luật của người điều khiển phương tiện sau khi được cấp giấy phép lái xe; chưa có các chính sách, kế hoạch cụ thể về phát triển phương tiện để bảo đảm đồng bộ với sự phát triển của cơ sở hạ tầng, điều kiện kinh tế - xã hội Việt Nam; chưa có chế tài đủ mạnh đối với các trường hợp mua, bán, cho, tặng xe nhưng không làm thủ tục chuyển quyền sở hữu; chưa gắn trách nhiệm của chủ phương tiện đối với việc bảo đảm an toàn kỹ thuật của phương tiện giữa 02 kỳ kiểm định… dẫn đến khó khăn trong công tác quản lý.

**Thứ sáu,** chưa có chính sách cụ thể, rõ ràng về quản lý, sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trung tâm chỉ huy, điều khiển giao thông và chưa xác định cơ quan chịu trách nhiệm chính trong công tác này, dẫn đến đầu tư ứng dụng công nghệ thiếu đồng bộ, chưa đáp ứng yêu cầu trong tình hình mới.

**Thứ bảy,** trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008, việc xác định cơ quan chịu trách nhiệm chính, cơ quan chịu trách nhiệm phối hợp và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ chưa rõ ràng, rành mạch dẫn đến chồng chéo khi tổ chức thực hiện, làm tăng tổ chức bộ máy và tăng biên chế, giảm hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước. Trên thực tế, công an là lực lượng trực tiếp, thường xuyên thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và phân tích, thống kê, tổng hợp, báo cáo tình hình, số liệu về trật tự, an toàn giao thông.

Từ những phân tích trên cho thấy, hiện nay, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không thể giải quyết hiệu quả đồng thời cả hai vấn đề lớn là trật tự, an toàn giao thông đường bộ và xây dựng, phát triển, quản lý kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ, do đó, thực tiễn đòi hỏi cần sửa đổi, bổ sung, điều chỉnh từng lĩnh vực cụ thể, trong đó hoàn thiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 với những quy chuẩn pháp luật để xây dựng thói quen, ý thức tự giác và hình thành văn hóa giao thông hiện đại, mang tính ổn định lâu dài, khắc phục được những tồn tại, yếu kém hiện nay, hướng tới tiếp cận văn hóa giao thông của các nước phát triển trên thế giới, đề cao bảo vệ tính mạng cho con người; mặt khác, hoàn thiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 để phát triển hạ tầng giao thông, quản lý vận tải, thích ứng với sự thay đổi, phát triển nhanh của kinh tế, xã hội, khoa học, kỹ thuật, hướng tới phát triển hệ thống hạ tầng giao thông, vận tải hiện đại, đồng bộ, chất lượng.

**3. Một số kiến nghị**

**Một là,** sửa đổi, bổ sung khoản 11 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ năm 2008: “Nơi đường giao nhau cùng mức (sau đây gọi là nơi đường giao nhau) là nơi hai hay nhiều đường bộ gặp nhau trên cùng một mặt phẳng, gồm cả mặt bằng hình thành vị trí giao nhau đó” thành “Nơi đường giao nhau cùng mức (sau đây gọi là nơi đường giao nhau) là nơi hai hay nhiều đường bộ gặp nhau trên cùng một mặt phẳng, gồm cả mặt bằng hình thành vị trí giao nhau đó (trừ trường hợp giao nhau với đường hẻm, ngõ, ngách)”. Việc sửa đổi, bổ sung này rất quan trọng bởi nó liên quan đến việc tổ chức giao thông (lắp đặt hệ thống biển báo đường bộ) và việc xác định các hành vi vi phạm pháp luật giao thông.

**Hai là,** đối với các hành vi bị nghiêm cấm quy định tại khoản 8 Điều 8 Luật Giao thông đường bộ năm 2008: “Điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn. Điều khiển xe mô tô, xe gắn máy mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở”, tác giả đề xuất sửa đổi, bổ sung như sau: “Điều khiển phương tiện tham gia thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn...”. Như vậy, sẽ phù hợp với quy định của Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019.

**Ba là,** đối với quy tắc chung quy định tại khoản 2 Điều 9 Luật Giao thông đường bộ năm 2008: “Xe ô tô có trang bị dây an toàn thì người lái xe và người ngồi hàng ghế phía trước trong xe ô tô phải thắt dây an toàn”, tác giả đề xuất sửa đổi, bổ sung như sau: “Xe ô tô có trang bị dây an toàn thì người lái xe và người ngồi trong xe ô tô phải thắt dây an toàn” nhằm phù hợp với Công ước Viên về giao thông đường bộ năm 1968 mà Việt Nam đã tham gia ký kết.

**Bốn là,** về tốc độ và khoảng cách giữa các xe quy định tại Điều 12 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 nên quy định cụ thể về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới và xe máy chuyên dùng tham gia giao thông trên đường bộ giống với quy định tại Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT ngày 29/8/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

**Năm là,** về vấn đề vượt xe quy định tại khoản 4 Điều 14 Luật Giao thông đường bộ năm 2008: “Khi vượt, các xe phải vượt về bên trái, trừ các trường hợp sau đây thì được phép vượt bên phải: a) Khi xe phía trước có tín hiệu rẽ trái hoặc đang rẽ trái; b) Khi xe điện đang chạy giữa đường; c) Khi xe chuyên dùng đang làm việc trên đường mà không thể vượt bên trái được”, tác giả đề xuất bổ sung một ý như sau: “Trường hợp đường có nhiều làn đường cho xe đi cùng chiều, xe đi làn đường bên phải nhanh hơn xe đi làn đường bên trái thì không coi là vượt bên phải”.

**Sáu là,** về vấn đề dừng, đỗ xe trên đường phố quy định tại khoản 2 Điều 19 Luật Giao thông đường bộ năm 2008: “Không được dừng xe, đỗ xe trên đường xe điện, trên miệng cống thoát nước, miệng hầm của đường điện thoại, điện cao thế, chỗ dành riêng cho xe chữa cháy lấy nước. Không được để phương tiện giao thông ở lòng đường, hè phố trái quy định”, tác giả đề xuất sửa đổi như sau: “Không được dừng xe, đỗ xe trên đường xe điện, trên miệng cống thoát nước, miệng hầm của đường điện thoại, điện cao thế, chỗ dành riêng cho xe chữa cháy lấy nước. Không được dừng, đỗ xe trên hè phố”.

**Bảy là,** về vấn đề nhường đường tại nơi đường giao nhau quy định tại khoản 1 Điều 24 Luật Giao thông đường bộ năm 2008: “Tại nơi đường giao nhau không có báo hiệu đi theo vòng xuyến, phải nhường đường cho xe đi đến từ bên phải”, tác giả đề xuất sửa đổi như sau: “Tại nơi đường giao nhau cùng mức giữa các đường bộ đồng cấp (giao lộ đồng quyền) không có báo hiệu đi theo vòng xuyến, phải nhường đường cho xe đi đến từ bên phải”. Bên cạnh đó, theo quy định tại khoản 2 Điều 24 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 thì: “Tại nơi đường giao nhau có báo hiệu đi theo vòng xuyến, phải nhường đường cho xe đi bên trái”, tác giả đề xuất sửa đổi như sau: “Tại nơi đường giao nhau có báo hiệu đi theo vòng xuyến, phải nhường đường cho xe đi bên trái từ trong vòng xuyến ra”.

**Tám là,** về giấy phép lái xe quy định tại Điều 59 Luật Giao thông đường bộ năm 2008, tác giả đề xuất bổ sung quy định thêm giấy phép lái xe dành cho người điều khiển xe ô tô chở người đến 09 chỗ ngồi đối với loại xe có số tự động; bên cạnh đó, đưa quy định về việc cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế vào trong nội dung của điều luật, bởi việc quy định này sẽ phù hợp với những quy định trong Công ước Viên về giao thông đường bộ năm 1968 mà Việt Nam đã tham gia ký kết.

Có thể nói, việc sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 là phù hợp với xu hướng xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật của Việt Nam theo hướng chuyên sâu điều chỉnh một lĩnh vực cụ thể trong điều kiện xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa, góp phần thúc đẩy, nâng tầm lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông, phát triển kết cấu hạ tầng, vận tải đường bộ đáp ứng yêu cầu thực tiễn trong tình hình mới, phù hợp với kinh nghiệm lập pháp quốc tế.

**Tác giả: TS. Trần Thảo,** Trường Đại học Cảnh sát nhân dân

Nguồn: Tạp chí Dân chủ và Pháp luật Kỳ 2 (Số 379), tháng 4/2023