**Đề cương Tuyên tuyền Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ**

*Ngày đăng: 26/02/2022*

**Ban Biên tập Cổng Thông tin điện tử Cục CSGT giới thiệu Đề cương Truyên truyền Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ.**

[Hội thảo khoa học “Hoàn thiện pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ - Những vấn đề lý luận và thực tiễn”](https://www.csgt.vn/tintuc/14581/Hoi-thao-khoa-hoc-Hoan-thien-phap-luat-ve-trat-tu%2C-an-toan-giao-thong-duong-bo---Nhung-van-de-ly-luan-va-thuc-tien.html) *(13/02/2022)*

[Xây dựng Luật TTATGT đường bộ vì văn minh, lợi ích của toàn xã hội](https://www.csgt.vn/tintuc/14625/Xay-dung-Luat-TTATGT-duong-bo-vi-van-minh%2C-loi-ich-cua-toan-xa-hoi.html) *(16/02/2022)*

**1. Về sự cần thiết phải tách Luật Giao thông đường bộ thành hai luật: Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ**
***1.1. Về cơ sở chính trị, pháp lý***
- Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông đề ra yêu cầu: 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.
- Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí thư về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 trong đó xác định: Công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông là một nội dung của công tác bảo đảm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, do tính chất phức tạp của tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, ảnh hưởng lớn an ninh con người, an ninh xã hội.
- Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, trong đó đề ra một trong những giải pháp chủ yếu là: Sửa đổi, bổ sung các luật có liên quan để tạo thuận lợi cho phát triển hạ tầng.
- Kết luận số 19-KL/TW ngày 14/10/2021 của Bộ Chính trị về định hướng Chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV, phê duyệt Đề án số 292-ĐA/ĐĐQH15 ngày 20/10/2021 của Đảng đoàn Quốc hội khóa XV về Định hướng Chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV (2021-2026), trong đó đề ra nhiệm vụ nghiên cứu xây dựng dự án Luật điều chỉnh nội dung về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ để xem xét bổ sung vào Chương trình năm 2022-2023.
- Văn kiện Ðại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Ðảng xác định: Hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách nhằm phát huy mạnh mẽ dân chủ xã hội chủ nghĩa, quyền làm chủ của Nhân dân; đồng thời tăng cường pháp chế, bảo đảm kỷ cương xã hội, trước hết là việc thực thi tinh thần “thượng tôn pháp luật”; xây dựng hệ thống pháp luật, thể chế pháp luật thống nhất, đồng bộ, khả thi, công khai, minh bạch, ổn định, với tư duy mới, phù hợp với thực tiễn; bảo đảm an ninh xã hội, an ninh con người; xây dựng xã hội trật tự, kỷ cương, an toàn; kiềm chế gia tăng tai nạn giao thông nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng, tạo chuyển biến rõ nét về trật tự, an toàn xã hội; tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, trong đó có hệ thống đường bộ; hoàn thiện pháp luật, cơ chế, chính sách để tạo điều kiện thuận lợi cho các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển hạ tầng.
- Quyết định số 1586/QĐ-TTg ngày 24/10/2012 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030; Quyết định số 2060/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 12/12/2020 phê duyệt Chiến lược bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021-2030 và tầm nhìn đến năm 2045, trong đó đề ra yêu cầu hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về trật tự, an toàn giao thông, cơ chế, tổ chức bộ máy quản lý an toàn giao thông từ Trung ương đến địa phương hoạt động hiệu lực, hiệu quả.
- Ngày 30/01/2022, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 13/NQ-CP về phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 01 năm 2022, trong đó Chính phủ đã thống nhất đổi tên dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) thành dự án Luật Đường bộ và dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thành dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trình Quốc hội khóa XV cho ý kiến đối với 2 dự án Luật này.
- Hiến pháp năm 2013 quy định: Mọi người có quyền sống; tính mạng con người được pháp luật bảo hộ (Điều 19); mọi người được pháp luật bảo hộ về sức khoẻ (Điều 20); Nhà nước xây dựng Công an nhân dân cách mạng, chính quy, tinh nhuệ, từng bước hiện đại, làm nòng cốt trong thực hiện nhiệm vụ bảo vệ an ninh quốc gia và bảo đảm trật tự, an toàn xã hội (Điều 67).
Như vậy, việc hoàn thiện thể chế pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là tư tưởng chỉ đạo xuyên suốt của Đảng, Nhà nước qua các thời kỳ, là sự cụ thể hóa Hiến pháp để giải quyết những vấn đề thực tiễn về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới.
***1.2. Cơ sở thực tiễn***
*1.2.1. Những tồn tại, hạn chế trong quy định về trật tự, an toàn giao thông tại Luật Giao thông đường bộ năm 2008*
Trong những năm qua, tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ tuy đã có những chuyển biến nhưng chưa thực sự căn bản, vững chắc, còn nhiều diễn biến phức tạp, tai nạn giao thông vẫn ở mức cao và nghiêm trọng, nhất là số người chết, luôn tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây mất an toàn cho người, phương tiện khi tham gia giao thông. Theo thống kê, từ năm 2009 đến năm 2021, toàn quốc đã xảy ra hơn 361 nghìn vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết hơn 113 nghìn người, bị thương hơn 356 nghìn người, chiếm hơn 97% số vụ, số người chết, người bị thương trong tổng số vụ tai nạn của các loại hình giao thông, gây thiệt hại rất lớn về tài sản, trung bình hàng năm có gần 9 nghìn người chết, gần 30 nghìn người bị thương, trong đó chủ yếu trong độ tuổi lao động, ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế-xã hội; đáng chú ý nguyên nhân gây tai nạn giao thông do lỗi của người tham gia giao thông chiếm trên 90% số vụ.
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, an sinh xã hội. Lực lượng chức năng đã xử lý trên 65 triệu trường hợp vi phạm, nộp kho bạc nhà nước trên 33 nghìn tỷ đồng; xảy ra 596 vụ chống lại lực lượng làm công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, làm 07 cán bộ hy sinh, 186 cán bộ bị thương, nhưng việc phát hiện và xử lý vi phạm vẫn chủ yếu là thủ công, hệ thống giám sát còn hạn chế.
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. Các loại tội phạm hoạt động trên các tuyến giao thông đường bộ diễn biến hết sức phức tạp, đã phát hiện, xử lý hơn 40 nghìn vụ vi phạm pháp luật hình sự trên tuyến giao thông, bắt hơn 14 nghìn đối tượng. 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. Như vậy an ninh con người trong lĩnh vực giao thông đường bộ chưa được bảo đảm.
Một trong những nguyên nhân cơ bản của tình trạng trên là do hoạt động giao thông đường bộ liên quan, tác động trực tiếp đến quyền con người, đó là bảo đảm an toàn tính mạng, sức khoẻ khi đi lại; theo quy định của Hiến pháp năm 2013 những quyền này phải được quy định trong văn bản luật. Theo đó, một số chế định tuy đã được điều chỉnh trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 như quy tắc giao thông, người và phương tiện tham gia giao thông nhưng vẫn còn nhiều quy định thiếu cụ thể, chưa sát với thực tiễn để tổ chức thực hiện, như:
(1) Quy tắc giao thông chủ yếu là nội luật hóa Công ước Viên năm 1968 về Giao thông đường bộ nhưng việc cụ thể hóa các quy định của Công ước này trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa rõ, chưa đầy đủ và sát thực tiễn tình hình giao thông tại Việt Nam, như: quy định về sử dụng làn đường, dừng, đỗ xe trên đường phố, chuyển hướng, vượt xe, nhường đường tại nơi đường giao nhau, sử dụng đèn tín hiệu…dẫn đến khó khăn trong nhận thức và thực thi pháp luật.
(2) Không quy định đầy đủ, cụ thể về các chế định bảo đảm trật tự, an toàn giao thông liên quan cần bổ sung, 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.
(3) Từ năm 2008 đến nay, 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 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa có các chính sách, biện pháp, quy định cụ thể về phát triển phương tiện để đảm bảo đồng bộ với sự phát triển của cơ sở hạ tầng (cả đường xá và điểm đỗ xe), điều kiện kinh tế-xã hội Việt Nam. Quy định về nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật phương tiện giao thông và bảo vệ môi trường chưa đáp ứng tình hình mới, xu thế chuyển dịch phương tiện giao thông thông minh, động cơ điện.
(4) 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.
*1.2.2. Những tồn tại, hạn chế trong quy định về kết cấu hạ tầng giao thông tại Luật Giao thông đường bộ năm 2008*
Trong Văn kiện Đại hội Đảng lần thứ XIII chỉ ra tồn tại, hạn chế là phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại chưa đạt yêu cầu, chưa cân đối giữa các vùng, miền. Một số dự án hạ tầng giao thông còn chậm tiến độ. Tính kết nối trong phát triển hạ tầng, đặc biệt là giao thông thiếu đồng bộ. Nhiều tuyến đường nhất là ở các vùng nông thôn, vùng sâu có quy mô kỹ thuật thấp chưa được cải tạo nâng cấp, mở rộng, chưa đáp ứng nhu cầu vận tải và tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông. Hệ thống đường địa phương những năm qua đã có bước phát triển, tuy nhiên vẫn còn nhiều hạn chế; giao thông tại các đô thị lớn còn thường xuyên ùn tắc, trong đó có một phần là hạ tầng chưa đầy đủ, đồng bộ; theo quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị phải bảo đảm từ 16% - 20%, tuy nhiên, tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị hiện nay còn thấp hơn so với quy định, như tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và các đô thị lớn khác, con số này mới chỉ đạt từ 5 - 12% tùy theo từng khu vực, tỷ lệ quỹ đất dành cho giao thông tĩnh cũng rất thấp, mới chỉ đạt được dưới 1%; hệ thống đường tỉnh thiếu vốn đầu tư xây dựng, chất lượng còn hạn chế. Các quy định liên quan đến đường cao tốc hiện nay mới được quy định tại một điều (Điều 26) về quy tắc giao thông trên đường cao tốc trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008, các vấn đề liên quan đến quản lý, khai thác, bảo trì đường cao tốc đang được quy định tại văn bản dưới luật. Hệ thống dịch vụ hạ tầng hỗ trợ cho an toàn giao thông như trạm dừng nghỉ, sửa chữa…chưa được quan tâm đầu tư.
Nhiều chính sách pháp luật về đầu tư, phát triển hạ tầng thiếu quy định cụ thể và có nhiều tồn tại, hạn chế trong tổ chức thực hiện, như: Vấn đề thu phí không dừng, dự án BOT, xây dựng đường giao thông nông thôn, cơ chế giám sát công trình giao thông, cơ chế huy động vốn, tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn về xây dựng hệ thống đường bộ chưa đáp ứng yêu cầu...
Nhiệm vụ phát triển kết cấu hạ tầng giai đoạn 2021-2030 là: Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại. Tập trung phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc, đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc, trong đó đến năm 2025, hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông
Trong khi đó, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 tuy đã có quy định về chính sách về quy hoạch đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng, vận hành bảo trì, quản lý vận tải đường bộ nhưng chưa đầy đủ và cụ thể, như cơ chế thu hút nguồn lực đầu tư, cơ chế về vốn, về bảo trì, bảo dưỡng kết cấu hạ tầng... Thực tế cho thấy khi đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng thực hiện các dự án đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ gặp nhiều khó khăn về cơ sở pháp lý, trong khi đó thực tiễn luật điều chỉnh hạ tầng đường bộ chưa thể chế đủ các quan điểm chỉ đạo của Đảng, tổng kết thực tiễn để trở thành luật quan trọng nhất trong quá trình triển khai thực hiện.
*1.2.3. Những tồn tại, hạn chế trong quy định về vận tải tại Luật Giao thông đường bộ năm 2008*
Vận tải đường bộ hiện phải đảm nhận tỷ trọng lớn (chiếm khoảng hơn 70% vận tải hành khách và hàng hóa trong tổng số các loại hình vận tải), không cân đối với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ đã được nâng cao nhưng chưa đồng đều, còn có các đơn vị vận tải nhỏ lẻ, manh mún; hiệu quả kinh doanh chưa cao; công tác quản lý lái xe còn bất cập; thiếu cơ sở dữ liệu quản lý chặt chẽ người lái xe kinh doanh vận tải. Việc quản lý xe áp dụng, phát triển công nghệ phần mềm trong dịch vụ hỗ trợ vận tải hiện nay còn gặp nhiều khó khăn. Các loại hình kinh doanh vận tải chưa được phân định rõ ràng, dẫn đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh và thiếu minh bạch, vi phạm vẫn mang tính phổ biến, quy định về điều kiện kinh doanh trong đó có các thiết bị quan trọng như giám sát hành trình, camera hành trình không quy định rõ ràng dẫn đến hiệu quả quản lý thấp. Nhiệm vụ trong 5 năm 2021-2025, phải phát triển giao thông đô thị hướng tới văn minh, hiện đại, thân thiện môi trường, lấy giao thông công cộng làm nền tảng; từng bước xây dựng các tuyến vận tải hành khách khối lượng lớn tại các đô thị loại I, thay thế phương tiện cá nhân. Kinh doanh vận tải là kinh doanh có điều kiện nhưng Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định chưa rõ, chưa đủ cơ chế, chính sách để phát triển tương xứng với nhu cầu xã hội.
*1.2.4. Những tồn tại, hạn chế, bất cập về kết cấu và về phân công, phân cấp trách nhiệm quản lý nhà nước trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008.*
- Trước năm 2001, các quy định về trật tự, an toàn giao thông; đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải đường bộ là 3 lĩnh vực khác nhau được điều chỉnh riêng biệt ở các văn bản dưới luật. Năm 2001, Quốc hội thông qua Luật Giao thông đường bộ và năm 2008 thông qua Luật thay thế, tiếp tục điều chỉnh đồng thời 3 lĩnh vực khác nhau là: (1) An toàn giao thông; (2) Kết cấu hạ tầng giao thông; (3) Vận tải đường bộ. Thời điểm ban hành Luật trong bối cảnh giao thông nước ta chủ yếu là mô tô, xe máy, hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ còn hạn chế. Sau hơn 13 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã phát sinh nhiều tồn tại, hạn chế, không còn phù hợp với tình hình thực tế hiện nay, do thực tiễn đã có nhiều vận động, thay đổi, đòi hỏi tất yếu khách quan phải ban hành những đạo luật mới thay thế, điều chỉnh từng lĩnh vực về hạ tầng, vận tải và trật tự, an toàn giao thông.
- An toàn giao thông, kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải đường bộ là các lĩnh vực rất lớn, mục tiêu, đối tượng điều chỉnh khác nhau, nhưng lại được điều chỉnh trong cùng một luật dẫn đến không thể quy định đầy đủ, cụ thể, rõ ràng nhiều nội dung quan trọng thuộc từng lĩnh vực, phải ban hành rất nhiều văn bản dưới luật để hướng dẫn thực hiện. Trong đó, an toàn giao thông (an toàn cho người đi đường) thuộc lĩnh vực trật tự, an toàn xã hội; xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và vận tải đường bộ (trong đó có chất lượng an toàn công trình và phương tiện) thuộc lĩnh vực kinh tế, kỹ thuật. Tên gọi Luật Giao thông đường bộ là chuyên ngành nhưng nội dung, phạm vi điều chỉnh không đúng là luật chuyên ngành dẫn đến hiểu không đúng về mục tiêu của từng lĩnh vực.
Theo đó, các quy phạm pháp luật, điều khoản, chương, mục của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 hoặc chỉ phù hợp áp dụng cho lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc chỉ phù hợp áp dụng cho lĩnh vực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ và đa số các điều khoản, chương, mục của Luật chỉ có thể áp dụng cho một lĩnh vực, không thể đồng thời áp dụng được cho cả 3 lĩnh vực.
- Về nguyên tắc việc phân công, phân cấp giữa các bộ, ngành, địa phương trong quản lý nhà nước phải rõ, cụ thể, xác định cơ quan chịu trách nhiệm chính về lĩnh vực mình được giao mới có thể phục vụ tốt cho xã hội, cho người dân, góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước. Tuy nhiên, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không quy định rõ cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, dẫn đến quá trình thực hiện thiếu nhất quán, đồng bộ, nhất là giữa cơ quan quản lý nhà nước về an ninh, trật tự và cơ quan quản lý nhà nước về hạ tầng, kinh tế, kỹ thuật; việc phân cấp nhiệm vụ, quyền hạn cho chính quyền địa phương để gắn trách nhiệm, huy động nguồn lực còn hạn chế, chưa rõ ràng dẫn đến việc tổ chức thực hiện của địa phương gặp nhiều khó khăn, vướng mắc, thiếu tính chủ động vì phải chờ cơ quan trung ương, nhất là trong đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trong khi đó, Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá XII đã xác định: Một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính.
*1.2.5. Về xu thế lập pháp và kinh nghiệm quốc tế*
- Trong điều kiện xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa hiện nay xu hướng xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật của Việt Nam hiện nay theo hướng chuyên sâu, điều chỉnh một lĩnh vực cụ thể để bảo đảm sự phân công rõ ràng chức năng, nhiệm vụ trong quản lý nhà nước của các bộ, ngành, địa phương và nâng cao hiệu lực, hiệu quả thực thi pháp luật, như: Luật Thi hành án hình sự, Luật Đặc xá, Luật Thi hành tạm giữ, tạm giam được tách ra từ Bộ luật Tố tụng hình sự; Luật Tố cáo, Luật Khiếu nại được tách ra từ Luật Khiếu nại, Tố cáo; Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư được tách ra từ Luật Đầu tư (cũ); Luật Giáo dục nghề nghiệp, Luật Giáo dục đại học được tách từ Luật Giáo dục; Luật Sở hữu trí tuệ được tách ra từ Bộ luật Dân sự; Luật An toàn, vệ sinh lao động được tách ra từ Bộ luật Lao động...
- Qua nghiên cứu, tham khảo pháp luật của nhiều quốc gia, cho thấy không có quốc gia nào ban hành luật giao thông đường bộ bao gồm cả 3 lĩnh vực an toàn giao thông, kết cấu hạ tầng và vận tải đường bộ; các quốc gia xây dựng luật riêng về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, nhiều quốc gia xây dựng luật riêng về đường bộ cao tốc, luật riêng về vận tải đường bộ gắn với dịch vụ logistic. Công ước Viên (1968) mà Việt Nam tham gia cũng chỉ điều chỉnh về an toàn giao thông.
Có thể thấy, sau hơn 13 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã hoàn thành “vai trò và sứ mệnh lịch sử” của mình. Nếu tiếp tục kết cấu trong một luật như hiện nay thì không thể quy định được đầy đủ, rõ ràng và khó có sự liên kết chặt chẽ giữa các nội dung, chế định của từng lĩnh vực hoặc nội dung quá lớn. Thực tiễn đòi hỏi phải xây dựng các luật chuyên ngành để điều chỉnh từng lĩnh vực cụ thể, trong đó xây dựng Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ 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; xây dựng Luật Đường bộ 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.
***Như vậy, việc xây dựng và ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ là đòi hỏi tất yếu, khách quan, cấp bách của thực tiễn, phù hợp với quy luật phát triển với đầy đủ cơ sở chính trị, pháp lý, khoa học và thực tiễn, là sự thể chế hóa quan điểm chỉ đạo xuyên suốt của Đảng, Nhà nước, cụ thể hóa quyền con người quy định trong Hiến pháp; 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 cả 2 lĩnh vực là trật tự, an toàn giao thông và phát triển kết cấu hạ tầng, vận tải đường bộ đáp ứng yêu cầu thực tiễn trong tình hình mới; xác định rõ trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước đối với lĩnh vực được phân công; phù hợp với kinh nghiệm lập pháp quốc tế.***
**2. Về thẩm quyền quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe**
Nghị quyết 13/NQ-CP ngày 03/01/2022 của Chính phủ về phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 01 năm 2022 nêu rõ về thẩm quyền quản lý đào tạo sát hạch, cấp giấy phép lái xe, cần tiếp tục tổng kết, phân tích, đánh giá tác động đầy đủ, khách quan, toàn diện, kỹ lưỡng quá trình thực hiện trong thời gian qua; thuyết minh giải trình về đề xuất của Bộ Giao thông vận tải hoặc Bộ Công an quản lý cần thật sự thuyết phục, có đầy đủ cơ sở vững chắc; nghiên cứu cơ chế phối hợp theo hướng để Bộ Công an tham gia giám sát công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, bảo đảm có sự phối hợp, kiểm soát quyền lực chặt chẽ, như vậy sẽ dễ thuyết phục hơn.
**3.** Ngày 30/01/2022, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 13/NQ-CP về phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 01 năm 2022, trong đó Chính phủ đã thống nhất đổi tên dự án Luật giao thông đường bộ (sửa đổi) thành dự án Luật Đường bộ và dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ thành dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bổ sung 02 dự án luật này vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2022 của Quốc hội khóa XV.
Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải tiếp tục tổ chức hội thảo, lấy ý kiến các cơ quan, địa phương, các chuyên gia, các nhà khoa học, nhà quản lý; nghiên cứu, tiếp thu đầy đủ ý kiến của các đại biểu Quốc hội, các cơ quan tổ chức và cá nhân; tăng cường hơn nữa truyền thông đến các đối tượng điều chỉnh để tạo sự đồng thuận cao; các chính sách cần có lập luận chặt chẽ, thuyết phục./.