

Hà Nội, ngày 25 tháng 9 năm 2024

BÁO CÁO**Đánh giá tác động chính sách của Nghị định
Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn
giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm,
phục hồi điểm Giấy phép lái xe****I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẮT CẬP TỔNG QUAN****1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

- Ngày 30/12/2019, Chính phủ ban hành Nghị định số 100/2019/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt; ngày 28/12/2021, ban hành Nghị định số 123/2021/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng (sau đây viết gọn là Nghị định số 123/2021/NĐ-CP); trong đó đã sửa đổi, bổ sung một số nội dung liên quan đến xử lý các hành vi vi phạm như chở hàng hóa quá tải trọng, vi phạm về nồng độ cồn, vi phạm liên quan đến đường cao tốc, các hành vi tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn chưa có chế tài; các quy định về thủ tục xử phạt đối với chủ phương tiện, làm rõ đối tượng là chủ phương tiện bị xử phạt; điều chỉnh các quy định về mức phạt tiền, hình thức xử phạt bổ sung, thủ tục xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả đối với các hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt, thẩm quyền xử phạt của một số chức danh... phù hợp với Luật Xử lý vi phạm hành chính và yêu cầu của công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

Qua thực tiễn triển khai thực hiện Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, Nghị định số 123/2021/NĐ-CP về cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu bảo đảm thi hành Luật Giao thông đường bộ, tăng cường hiệu quả quản lý nhà nước; bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ. TNGT tiếp tục được kiểm chế và giảm liên tiếp trong những năm gần đây; năm 2023: đường bộ xảy ra 22.391 vụ, làm chết 11.560 người, bị thương 15.839 người; so với cùng kỳ giảm 1.287 vụ, giảm 1.927 người chết, tăng 698 người bị thương; 06 tháng đầu năm 2024 đường bộ: Xảy ra 12.257 vụ, làm chết 5.280 người, bị thương 9.536 người (trong đó có 09 vụ đặc biệt nghiêm trọng, làm chết 32 người, bị thương 04 người); so với cùng kỳ năm 2023, tăng 1.654 vụ, giảm 636 người chết, tăng 2.423 người bị thương.

Tuy nhiên vẫn xảy ra một số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng, làm thiệt hại lớn về người và tài sản; tình trạng vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ còn diễn ra phổ biến; trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông

đường bộ, tình trạng vi phạm các quy định trên đường cao tốc diễn ra phức tạp, tình trạng lùi xe, đi ngược chiều, đỗ xe trên đường cao tốc có nguy cơ gây mất an toàn giao thông có chiều hướng gia tăng, đã có những trường hợp gây tai nạn giao thông gây bức xúc trong dư luận xã hội; hành vi điều khiển xe mô tô đi vào đường cao tốc diễn ra phổ biến hơn; các hành vi vi phạm quy định về hoạt động vận tải đường bộ trên đường cao tốc như dừng, đỗ, đón trả khách; nhận và trả hàng trên đường cao tốc có chiều hướng gia tăng vừa tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông, vừa không đảm bảo yêu cầu công bằng, bình đẳng trong hoạt động vận tải hành khách và hàng hóa; tình trạng chờ quá số người quy định, đặc biệt là chờ quá số người trong dịp lễ, Tết vẫn diễn ra; các hành vi vi phạm quy định về nồng độ cồn, ma túy của người điều khiển phương tiện vẫn xảy ra nhiều...

- Luật Xử lý vi phạm hành chính ngày 20/6/2012 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính ngày 13/11/2020, là đạo luật có nội dung lớn, phức tạp, liên quan đến nhiệm vụ, quyền hạn của rất nhiều cơ quan nhà nước từ trung ương đến địa phương, có tác động đến hầu hết các chủ thể trong xã hội; đây là cơ sở pháp lý quan trọng góp phần đảm bảo kỷ cương hành chính; bảo vệ an ninh, trật tự, an toàn xã hội, quyền và lợi ích hợp pháp của công dân, tổ chức; quy định về các hình thức xử phạt vi phạm hành chính và biện pháp khắc phục hậu quả; thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính và áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả; thủ tục xử phạt vi phạm hành chính và thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính.

- Luật Căn cước ngày 22/6/2023, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2024. Trong đó tại khoản 1, khoản 3 Điều 32 (Kết nối, chia sẻ, khai thác, sử dụng thông tin trong hệ thống định danh và xác thực điện tử), quy định: “Hệ thống thông tin của cơ quan nhà nước, tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội, tổ chức cung cấp dịch vụ công kết nối với hệ thống định danh và xác thực điện tử để khai thác thông tin của chủ thể danh tính điện tử phục vụ giải quyết thủ tục hành chính, dịch vụ công trên môi trường điện tử và các hoạt động quản lý nhà nước khác theo chức năng, nhiệm vụ được giao qua nền tảng định danh và xác thực điện tử. Chủ thể danh tính điện tử khai thác, chia sẻ thông tin danh tính điện tử và thông tin khác của mình đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử trên hệ thống định danh và xác thực điện tử với tổ chức, cá nhân khác qua ứng dụng định danh quốc gia hoặc hình thức khác theo quy định của pháp luật.

- Luật Giao dịch điện tử ngày 22/6/2023, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/7/2024. Tại khoản 3 Điều 1 quy định: Trường hợp luật khác quy định hoặc không quy định giao dịch được thực hiện bằng phương tiện điện tử thì được áp dụng theo quy định của Luật này. Trường hợp luật khác quy định không được thực hiện giao dịch bằng phương tiện điện tử thì thực hiện theo quy định của luật đó.

- Ngày 27/6/2024, Quốc hội khóa XV đã thông qua Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025. Luật quy định mới

về quy tắc, phương tiện, người tham gia giao thông đường bộ, bảo đảm TTATGT trong vận chuyển hàng hóa, hành khách; các biện pháp bảo đảm TTATGT; trách nhiệm quản lý nhà nước và trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đặc biệt là quy định về điểm, trừ điểm, phục hồi điểm của Giấy phép lái xe. Ngày 27/7/2024, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 717/QĐ-TTg ban hành Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các luật, nghị quyết được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 7, trong đó giao Bộ Công an chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành có liên quan xây dựng Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

- Góp phần hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ, tạo cơ sở pháp lý cho việc xử phạt vi phạm hành chính được thực thi hiệu quả; bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật.

- Bảo đảm quy định đầy đủ hành vi vi phạm hành chính, không bỏ lọt vi phạm; hành vi vi phạm hành chính rõ ràng; mức xử phạt hành chính phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi.

- Bảo đảm răn đe và phòng ngừa, ngăn chặn hành vi vi phạm hành chính; góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển đổi số trong công tác phát hiện, xử lý vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

Trong quá trình soạn thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông năm 2024, Chính phủ đã tổ chức đánh giá nhóm chính sách lớn, các nhóm chính sách này đã được luật hoá tại các quy định của Luật. Dự thảo Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe theo quy định tại Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024.

Để tiếp tục hoàn thiện, đánh giá chính sách cụ thể đối với các nhóm chính sách đã được đánh giá khi xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024, Bộ Công an đánh giá cụ thể nhóm chính sách như sau:

Chính sách 1: Bổ sung đối tượng bị xử phạt là người điều khiển xe chở người bốn bánh có gắn động cơ; xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; xe chở học sinh, trẻ em mầm non; xe cứu hộ giao thông đường bộ; xe vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống, xe cứu thương.

Chính sách 2: Mô tả lại, bổ sung một số hành vi vi phạm về quy tắc giao thông đường bộ; quy định phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa, siêu trường, siêu trọng, động vật tươi sống, cứu hộ, cứu thương để phù hợp với quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Chính sách 3: Điều chỉnh mức xử phạt đối với một số nhóm hành vi vi phạm quy định liên quan đến đường cao tốc; một số nhóm hành vi vi phạm quy tắc là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông; một số nhóm hành vi không chấp hành các quy định về sở hữu phương tiện; gắn biển số không do cơ quan có thẩm quyền cấp.

Chính sách 4: Bổ sung quy định về hành vi vi phạm bị trừ điểm Giấy phép lái xe; trình tự, thủ tục, thẩm quyền trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe.

1. Chính sách 1: Bổ sung đối tượng bị xử phạt là người điều khiển xe chở người bốn bánh có gắn động cơ; xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; xe chở học sinh, trẻ em mầm non; xe cứu hộ giao thông đường bộ; xe vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống; xe cứu thương.

1.1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

a) Xác định vấn đề:

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ được Quốc hội thông qua ngày 27/6/2024, gồm 89 điều; đã bổ sung quy định quản lý đối với xe chở người bốn bánh có gắn động cơ; xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; xe chở học sinh, trẻ em mầm non; xe cứu hộ giao thông đường bộ; xe vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống; xe cứu thương.

Do vậy cần thiết phải bổ sung quy định xử phạt đối với đối tượng nêu trên.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề:

- Đảm bảo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, các văn bản hướng dẫn thi hành Luật và các quy định của pháp luật liên quan;

- Bảo đảm quy định đầy đủ hành vi vi phạm hành chính và không bỏ lọt vi phạm về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

1.2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

a) Giải pháp 1: Giữ như quy định của Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 và Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ.

- **Tác động đối với hệ thống pháp luật:** Giải pháp này sẽ dẫn đến các quy định của Nghị định cũ không phù hợp với quy định của Luật Trật tự, an toàn giao

thông năm 2024.

- *Tác động về kinh tế, xã hội:*

+ Đối với Nhà nước: Không quy định việc xử phạt vi phạm đối với những người người điều khiển xe chở người bốn bánh có gắn động cơ; xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; xe chở học sinh, trẻ em mầm non; xe cứu hộ giao thông đường bộ; xe vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống; xe cứu thương, do đó không mang tính răn đe và phòng ngừa, ngăn chặn hành vi vi phạm của người điều khiển, sử dụng các xe này.

+ Đối với người điều khiển xe, chủ phương tiện: Tạo ra sự bất công bằng đối với người điều khiển, chủ phương tiện đối với phương tiện này.

- *Tác động về giới:* Giải pháp không phát sinh các vấn đề liên quan đến giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* Giải pháp không làm phát sinh thủ tục hành chính.

b) *Giải pháp 2:* Bổ sung đối tượng bị xử phạt là người điều khiển xe chở người bốn bánh có gắn động cơ; xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; xe chở học sinh, trẻ em mầm non; xe cứu hộ giao thông đường bộ; xe vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống; xe cứu thương để phù hợp với quy định mới của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024. Đảm bảo quy định đầy đủ hành vi vi phạm hành chính và không bỏ lọt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật:* Giải pháp này đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất đối với quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- *Tác động về kinh tế, xã hội:*

+ Đối với Nhà nước: Giải pháp này giúp tổ chức thực hiện tốt các quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024. Đảm bảo quy định đầy đủ hành vi vi phạm hành chính và không bỏ lọt hành vi vi phạm; làm tăng tính nghiêm minh của Nhà nước trong quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ và thu được kinh phí xử phạt từ các vi phạm để bổ sung cho ngân sách Nhà nước.

+ Đối với người dân: Tạo được sự công bằng trong xử lý vi phạm, giúp người dân nhận thức rõ về hành vi vi phạm.

- *Tác động về giới:* Giải pháp không phát sinh các vấn đề liên quan đến giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* Giải pháp không làm phát sinh thủ tục hành chính.

1.3. Lựa chọn giải pháp

Trên cơ sở phân tích và đánh giá tác động của các giải pháp, Bộ Công an kiến nghị chọn giải pháp 2 vì bao quát hết các đối tượng quản lý trong Luật Trật

tự, an toàn giao thông đường bộ mà có thể có hành vi vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ.

Thẩm quyền quyết định chính sách là Chính phủ.

2. Chính sách 2: Mô tả lại, bổ sung một số hành vi vi phạm về quy tắc giao thông đường bộ; quy định phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa, siêu trường, siêu trọng, động vật tươi sống, cứu hộ, cứu thương để phù hợp với quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ

2.1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

a) Xác định vấn đề:

Trật tự, an toàn giao thông đường bộ là vấn đề tác động đến toàn thể xã hội.

Giải quyết các vấn đề xã hội là một trong những chủ trương và giải pháp lớn để phát triển kinh tế - xã hội của nước ta. Chính sách, pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ với tầm ảnh hưởng sâu rộng tới mọi mặt của đời sống xã hội đã có những đóng góp tích cực trong việc giữ vững ổn định chính trị, đảm bảo an sinh xã hội;

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ đã bổ sung các quy định để quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ như: Về quy tắc giao thông đường bộ; quy định phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa, siêu trường, siêu trọng, động vật tươi sống, cứu hộ, cứu thương.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề

- Đảm bảo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, các văn bản hướng dẫn thi hành Luật và các quy định của pháp luật liên quan được thi hành.

- Bảo đảm quy định đầy đủ hành vi vi phạm hành chính và không bỏ lọt vi phạm về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

2.2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

a) Giải pháp 1: Giữ như quy định của Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 và Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ.

- **Tác động đối với hệ thống pháp luật:** Giải pháp này sẽ dẫn đến các quy định của Nghị định cũ không phù hợp với quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông năm 2024.

- *Tác động về kinh tế, xã hội:*

+ Đối với Nhà nước: Không quy định việc xử phạt vi phạm đối với những hành vi vi phạm này, do đó không mang tính răn đe và phòng ngừa, ngăn chặn hành vi vi phạm của người điều khiển.

+ Đối với người điều khiển xe, chủ phương tiện: Không đảm bảo tính răn đe đối với người vi phạm; tạo thói quen xấu khi tham gia giao thông, khó khăn trong việc xây dựng nền giao thông văn minh trong tương lai; ảnh hưởng đến an sinh xã hội, an toàn giao thông đặc biệt là đe dọa tính mạng, sức khỏe, tài sản của những người tham gia giao thông khác.

- *Tác động về giới:* Giải pháp không phát sinh các vấn đề liên quan đến giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* Giải pháp không làm phát sinh thủ tục hành chính.

b) *Giải pháp 2:* Mô tả lại, bổ sung một số hành vi vi phạm về quy tắc giao thông đường bộ; quy định phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong vận chuyển hành khách, hàng hóa, siêu trường, siêu trọng, động vật tươi sống, cứu hộ, cứu thương để phù hợp với quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Đảm bảo quy định đầy đủ hành vi vi phạm hành chính và không bỏ lọt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật:* Giải pháp này đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất đối với quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- *Tác động về kinh tế, xã hội:*

+ Đối với Nhà nước: Giải pháp này giúp tổ chức thực hiện tốt các quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024. Đảm bảo quy định đầy đủ hành vi vi phạm hành chính và không bỏ lọt hành vi vi phạm; làm tăng tính nghiêm minh của Nhà nước trong quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ và thu được kinh phí xử phạt từ các vi phạm để bổ sung cho ngân sách Nhà nước.

+ Đối với người dân: Tạo được sự công bằng trong xử lý vi phạm, giúp người dân nhận thức rõ về hành vi vi phạm.

- *Tác động về giới:* Giải pháp không phát sinh các vấn đề liên quan đến giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* Giải pháp không làm phát sinh thủ tục hành chính.

2.3. Lựa chọn giải pháp

Trên cơ sở phân tích và đánh giá tác động của các giải pháp, Bộ Công an kiến nghị chọn giải pháp 2 vì bao quát hết các hành vi vi phạm quản lý trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà có thể có hành vi vi phạm pháp luật về

trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Thẩm quyền quyết định chính sách là Chính phủ.

3. Chính sách 3: Điều chỉnh mức xử phạt đối với một số nhóm hành vi vi phạm quy định liên quan đến đường cao tốc; một số nhóm hành vi vi phạm quy tắc là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông; một số nhóm hành vi không chấp hành các quy định về sở hữu phương tiện; gắn biển số không do cơ quan có thẩm quyền cấp.

3.1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

a) Xác định vấn đề:

Trong thời gian vừa qua, tình trạng vi phạm các quy định trên đường cao tốc diễn ra phức tạp, hiện tượng lùi xe, đi ngược chiều, đỗ xe trên đường cao tốc có nguy cơ gây mất an toàn giao thông, đã có những trường hợp gây tai nạn giao thông gây bức xúc trong dư luận xã hội; hành vi điều khiển xe mô tô đi vào đường cao tốc diễn ra phổ biến hơn; các hành vi vi phạm trên đường cao tốc như dừng, đỗ, đón trả khách; nhận và trả hàng trên đường cao tốc có chiều hướng gia tăng vừa tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông. Theo thống kê phân tích, từ năm 2020 đến năm 2024, kết quả kiểm tra, xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT của lực lượng Công an cụ thể như sau: lập biên bản xử lý 14.888.721 trường hợp vi phạm, nộp Kho bạc Nhà nước 21.036.473.000.000 đồng. Trong đó: 1.808.415 trường hợp vi phạm nồng độ cồn (chiếm 12,1%); 9.813 trường hợp lái xe dương tính với chất ma túy (chiếm 0,07%); 195.150 trường hợp chở hàng quá tải (chiếm 1,31%); 17.907 trường hợp vi phạm quy định về đóng mới, hoán cải, sửa chữa phương tiện (chiếm 0,12%); 227.885 trường hợp vi phạm làn đường, phân đường (chiếm 1,53%); 1.416.967 trường hợp chạy quá tốc độ quy định (chiếm 9,51%); tình trạng không chấp hành hiệu lệnh của người chỉ huy, điều khiển, kiểm soát giao thông, đèn tín hiệu giao thông; mua bán, cho tặng không sang tên chuyển chủ, lắp biển số không do cơ quan có thẩm quyền cấp, gây khó khăn cho công tác xử phạt vi phạm giao thông, quản lý phương tiện.

Phân tích nguyên nhân gây tai nạn giao thông chủ yếu là do lỗi của người điều khiển phương tiện vi phạm quy tắc giao thông gây ra (chiếm trên 90%), trong đó: đi không đúng chiều đường, phân đường, làn đường; chuyển hướng không đúng quy định; không giữ khoảng cách an toàn đối với xe chạy phía trước; không chấp hành quy định về tốc độ; vượt xe không đúng quy định; không chấp hành quy định nhường đường tại nơi giao nhau; sử dụng rượu bia có nồng độ; không chú ý quan sát gây tai nạn; không chấp hành báo hiệu đường bộ; mệt mỏi, ngủ gật; tránh xe đi ngược chiều không đúng quy định; không thực hiện đúng quy trình thao tác lái xe; lùi xe không đúng quy định; dừng, đỗ phương tiện không đúng quy định; sử dụng chất ma túy....

Vì vậy, cần thiết phải nghiên cứu chế tài xử phạt một số nhóm hành vi vi

phạm quy định liên quan đến đường cao tốc; một số nhóm hành vi vi phạm quy tắc là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông; một số nhóm hành vi không chấp hành các quy định về sở hữu phương tiện; gắn biển số không do cơ quan có thẩm quyền cấp.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề

- Đảm bảo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, các văn bản hướng dẫn thi hành Luật và các quy định của pháp luật liên quan;

- Đảm bảo tính răn đe; phù hợp với thực tiễn; tương xứng với tính chất, mức độ, hậu quả vi phạm, khả thi trong triển khai, thực hiện.

3. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

a) Giải pháp 1: Giữ như quy định của Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 và Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật:* Không có xung đột pháp luật.

- *Tác động về kinh tế, xã hội:*

+ Đối với Nhà nước: Ảnh hưởng đến hiệu quả quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trật tự, xã hội.

+ Đối với người điều khiển xe: Không đảm bảo tính răn đe đối với người vi phạm các hành vi vi phạm có nguy cơ cao mất an toàn giao thông; tạo thói quen xấu khi tham giao thông, khó khăn trong việc xây dựng nền giao thông văn minh trong tương lai; ảnh hưởng đến an sinh xã hội, an toàn giao thông đặc biệt là đe dọa tính mạng, sức khỏe, tài sản của những người tham gia giao thông khác.

- *Tác động về giới:* Giải pháp không phát sinh các vấn đề liên quan đến giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* Giải pháp không làm phát sinh thủ tục hành chính.

b) Giải pháp 2: Điều chỉnh mức xử phạt đối với một số nhóm hành vi vi phạm quy định liên quan đến đường cao tốc; một số nhóm hành vi vi phạm quy tắc là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông; một số nhóm hành vi không chấp hành các quy định về sở hữu phương tiện; gắn biển số không do cơ quan có thẩm quyền cấp.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật:* Không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ công dân theo Hiến pháp; giải pháp này đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất đối với quy định của pháp luật về Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; không có xung đột pháp luật.

- *Tác động về kinh tế, xã hội:*

+ Đối với Nhà nước: Việc ngăn chặn các hành vi vi phạm sẽ góp phần giảm tai nạn giao thông, giảm các chi phí xã hội trong việc giải quyết hậu quả của các vụ tai nạn giao thông; tăng cường được công tác quản lý trật tự, an toàn giao thông, trật tự xã hội.

+ Đối với người dân: việc tăng mức phạt có thể khó khăn hơn trong việc chi trả của người vi phạm.

- *Tác động về giới:* Giải pháp không phát sinh các vấn đề liên quan đến giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* Giải pháp không làm phát sinh thủ tục hành chính.

3.3. Lựa chọn giải pháp

Trên cơ sở phân tích và đánh giá tác động của các giải pháp, Bộ Công an kiến nghị chọn giải pháp 2: Điều chỉnh mức xử phạt đối với một số nhóm hành vi vi phạm quy định liên quan đến đường cao tốc; một số nhóm hành vi vi phạm quy tắc là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông; một số nhóm hành vi không chấp hành các quy định về sở hữu phương tiện; gắn biển số không do cơ quan có thẩm quyền cấp.

Thẩm quyền quyết định chính sách là Chính phủ.

4. Chính sách 4: Bổ sung quy định về hành vi vi phạm bị trừ điểm Giấy phép lái xe; trình tự, thủ tục, thẩm quyền trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe.

4.1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

a) Xác định vấn đề

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không quy định điểm, trừ điểm, phục hồi điểm của Giấy phép lái xe.

- Tình hình vi phạm trật tự, an toàn giao thông hiện nay diễn ra rất phổ biến, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông còn kém (tính trung bình hàng năm lực lượng Cảnh sát giao thông xử lý trên 3 triệu trường hợp vi phạm); tai nạn giao thông tuy đã giảm nhưng còn ở mức cao, xảy ra nhiều vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng làm chết, bị thương nhiều người, mà nguyên nhân chủ yếu do lỗi của người lái xe không chấp hành các quy định của pháp luật giao thông đường bộ.

- Việc quản lý người lái xe sau khi được sát hạch, cấp Giấy phép lái xe hiện nay đang bị buông lỏng, cơ quan chức năng chưa có các biện pháp quản lý phù hợp, nhất là quản lý việc chấp hành pháp luật của người lái xe.

- Nghiên cứu tiếp thu kinh nghiệm quốc tế, các nước tiên tiến trên thế giới như Singapore, Nhật Bản, Trung Quốc... 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.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề

Chính sách điểm, trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe sẽ là một biện pháp quản lý nhà nước nhằm đáp ứng yêu cầu thực tiễn của công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay, tiếp thu kinh nghiệm quản lý an toàn giao thông của các nước tiên tiến trên thế giới, qua đó nhằm 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, việc vi phạm tái phạm, từ đó sẽ tác động tới hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, giúp cơ quan quản lý giám sát chặt chẽ, toàn diện quá trình chấp hành sau vi phạm của người lái xe.

4.2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

a) Giải pháp 1: Giữ như quy định của Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 và Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật:* Giải pháp này sẽ dẫn đến các quy định của Nghị định cũ không phù hợp với quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông năm 2024.

- *Tác động về kinh tế, xã hội:*

+ *Đối với Nhà nước:* Không quản lý được việc chấp hành pháp luật trong suốt quá trình lái xe của người lái xe.

+ *Đối với người điều khiển xe, chủ phương tiện:* Luật Giao thông đường bộ và các văn bản dưới luật hiện nay chưa quy định về điểm, trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe. Hiện nay, Luật Xử lý vi phạm hành chính chỉ quy định hình thức xử phạt tước quyền sử dụng Giấy phép, chứng chỉ hành nghề; Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt (sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) chỉ quy định các hành vi vi phạm nghiêm trọng về TTATGT thì bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe có thời hạn. Khi xử phạt cơ quan chức năng tước Giấy phép lái xe có thời hạn, người lái xe không được phép điều khiển phương tiện, dẫn đến tác động trực tiếp đến các hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống hàng ngày của người dân, nhưng vẫn chưa quản lý được quá trình chấp hành pháp luật của người lái xe.

- *Tác động về giới:* Giải pháp không phát sinh các vấn đề liên quan đến giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* Giải pháp không làm phát sinh thủ tục hành chính.

b) Giải pháp 2: Bổ sung quy định về hành vi vi phạm bị trừ điểm Giấy phép lái

xe; trình tự, thủ tục, thẩm quyền trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe để phù hợp với quy định mới của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật:* Giải pháp này đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất đối với quy định của pháp luật về Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- *Tác động về kinh tế, xã hội:*

+ Đối với Nhà nước: Chính sách điểm, trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe sẽ là một biện pháp quản lý nhà nước nhằm đáp ứng yêu cầu thực tiễn của công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay, tiếp thu kinh nghiệm quản lý an toàn giao thông của các nước tiên tiến trên thế giới, qua đó nhằm 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, việc vi phạm tái phạm, từ đó sẽ tác động tới hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông, giúp cơ quan quản lý giám sát toàn diện quá trình chấp hành sau vi phạm của người lái xe; ứng dụng chuyển đổi số trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay.

+ Đối với người dân: Việc quy định trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe, vừa có tính chất răn đe vừa có tính chất giáo dục, động viên về việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, mỗi lần bị trừ điểm như là "tiếng chuông" cảnh báo giúp người lái xe chấp hành pháp luật tốt hơn, Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm, người lái xe tiếp tục được điều khiển phương tiện tham gia giao thông, không ảnh hưởng đến hoạt động tham gia giao thông, hoạt động sản xuất kinh doanh, đời sống của người dân, qua đó bảo đảm tính nhân văn, nhân đạo của pháp luật Việt Nam và quyền của công dân được quy định trong Hiến pháp; 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, việc vi phạm tái phạm, từ đó sẽ tác động tới hành vi, nâng cao ý thức của người tham gia giao thông.

- *Tác động về giới:* Giải pháp không phát sinh các vấn đề liên quan đến giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* Giải pháp không làm phát sinh thủ tục hành chính.

Việc trừ điểm sẽ phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi vi phạm; thủ tục trừ điểm, phục hồi điểm sẽ bảo đảm đơn giản, hợp lý, tránh phiền hà cho người vi phạm, theo hướng ứng dụng công nghệ thông tin, số hóa hệ thống cơ sở dữ liệu xử phạt về sát hạch, cấp Giấy phép lái xe; hệ thống cơ sở dữ liệu về xử phạt vi phạm hành chính; khi có quyết định xử phạt (đối với hành vi vi phạm có quy định trừ điểm), người lái xe sẽ nhận được thông báo của cơ quan xử phạt về việc Giấy phép lái xe bị trừ điểm; hệ thống cơ sở dữ liệu sẽ tự động trừ điểm; sau một năm kể từ lần trừ điểm gần nhất nếu còn điểm hệ thống sẽ tự động phục hồi điểm cho người lái xe; khi bị trừ hết điểm, sau ít nhất 6 tháng được dự kiểm tra lại kiến thức pháp luật TTATGT, nếu đạt yêu cầu được phục hồi điểm Giấy phép lái xe, người dân sẽ nhận được thông báo phục hồi điểm.

4.3. Lựa chọn giải pháp

Trên cơ sở phân tích và đánh giá tác động của các giải pháp, Bộ Công an kiến nghị chọn giải pháp 2: Bổ sung quy định về hành vi vi phạm bị trừ điểm Giấy phép lái xe; trình tự, thủ tục, thẩm quyền trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe.

Thẩm quyền quyết định chính sách là Chính phủ. /

Nơi nhận:

- Thủ tướng Chính phủ (Đề báo cáo);
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (Đề báo cáo);
- Đ/c Bộ trưởng Bộ Công an (Đề báo cáo);
- Các thành viên Chính phủ;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- V01, V03, C08;
- Lưu VT, C08.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Nguyễn Ngọc Lâm

Thiếu tướng Nguyễn Ngọc Lâm

