

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 110 /BC-CP

Hà Nội, ngày 22 tháng 3 năm 2024

CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Giờ: C
	Ngày: 22.13.2024

BÁO CÁO

**Kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về
bảo đảm trật tự an toàn giao thông lĩnh vực đường bộ
(từ ngày 01/7/2009 đến hết ngày 31/12/2023)**

Kính gửi: Đoàn giám sát Ủy ban Thường vụ Quốc hội

Thực hiện Nghị quyết số 838/NQ-UBTVQH15 ngày 02/8/2023 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc thành lập Đoàn giám sát chuyên đề “Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023” và Kế hoạch số 673/KH-ĐGS ngày 30/10/2023 của Đoàn giám sát, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT), Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia (UBATGTQG) và các Bộ ngành có liên quan báo cáo kết quả các nội dung nhiệm vụ về công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông trong thời gian từ 2009 đến hết năm 2023 đối với lĩnh vực đường bộ theo đề cương báo cáo được gửi kèm theo văn bản số 676/ĐGS-QPAN ngày 31/10/2023 của Đoàn giám sát. Chính phủ báo cáo kết quả thực hiện như sau:

Phần I

KHÁI QUÁT ĐẶC ĐIỂM TÌNH HÌNH CHUNG

1. Khái quát về đặc điểm tình hình kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh có liên quan đến thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông (TTATGT)

Ba mươi năm thực hiện công cuộc đổi mới do Đảng ta khởi xướng và lãnh đạo, Việt Nam đã và đang đạt được những thành tựu to lớn, có ý nghĩa lịch sử. Thế và lực, sức mạnh tổng hợp của đất nước tăng lên, uy tín quốc tế của đất nước ngày càng được nâng cao, tạo ra những tiền đề quan trọng để thực hiện nhiệm vụ xây dựng và bảo vệ Tổ quốc. Công tác bảo đảm TTATGT là nhiệm vụ rất quan trọng, tác động trực tiếp đến phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm an ninh, trật tự, bảo đảm an ninh con người, với mục tiêu cao nhất là bảo đảm an toàn tính mạng, sức khỏe, tài sản, cuộc sống bình yên, hạnh phúc của Nhân dân. Do vậy, trong những năm qua, Đảng và Nhà nước rất quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo công tác phát triển kết cấu hạ tầng giao thông gắn với bảo đảm TTATGT. Cụ thể, Ban Bí thư đã ban hành nhiều Chỉ thị để lãnh đạo, chỉ đạo như: Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012, Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường

sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới; Quyết định số 2060/QĐ-TTg ngày 12/12/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược Quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ giai đoạn 2021 – 2030 và tầm nhìn đến năm 2045...

Trong bối cảnh phát triển toàn diện của Quốc gia, Ban Cán sự đảng Chính phủ, Bộ GTVT luôn quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo các cơ quan, đơn vị trực thuộc triển khai thực hiện nghiêm túc các chủ trương, quan điểm của Đảng, chính sách pháp luật của Nhà nước trong công tác đảm bảo TTATGT. Cụ thể, đã triển khai đồng bộ các giải pháp, huy động tối đa mọi nguồn lực tăng cường hợp tác, hội nhập quốc tế nhằm tranh thủ thời cơ, khắc phục khó khăn, vượt qua thách thức để đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông cơ bản đáp ứng nhu cầu vận tải, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh; triển khai phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chức năng, các cấp ủy chính quyền các địa phương để thực hiện nhiệm vụ, kết hợp chặt chẽ phát triển GTVT với đảm bảo ATGT, quốc phòng, an ninh theo chủ trương của Đảng, Nhà nước.

Được sự quan tâm của Đảng, Nhà nước, sự nỗ lực của các cấp, các ngành, tình hình TTATGT có những chuyển biến tích cực, tình trạng ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn như: Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và trên các tuyến quốc lộ trọng điểm đã được cải thiện đáng kể; vi phạm về chở hàng quá tải trên đường bộ đã giảm mạnh, đặc biệt là số xe vi phạm quá tải trên 100% giảm mạnh, tình trạng xe “coi nói” thành thùng gần như đã chấm dứt trên toàn quốc; học sinh, sinh viên đã có nhận thức và ý thức tự giác đội mũ bảo hiểm khi đi xe mô tô, xe gắn máy và xe đạp điện.... Qua đó, số vụ, số người chết và số người bị thương do TNGT tiếp tục giảm sâu, đặc biệt là số vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng liên quan đến xe khách, xe tải nặng được kiểm chế, đã góp phần bảo đảm TTXH trên các tuyến, địa bàn giao thông đường bộ phục vụ đắc lực cho nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước giai đoạn 2009- 2023. Tuy nhiên, tình hình TTATGT còn diễn biến phức tạp, từ năm 2009 đến hết 2023, cả nước xảy ra hơn 298.000 vụ, làm chết trên 141.000 người, bị thương trên 249.000 người, số vụ tai nạn và số người chết, bị thương vẫn ở mức cao. Do đó vấn đề đảm bảo TTATGT vẫn là một trong những nội dung trọng yếu cần được Đảng, Nhà nước và Chính phủ quan tâm chỉ đạo sát sao.

2. Về thời gian, thống kê, báo cáo

Thực hiện theo yêu cầu của Đoàn giám sát tại Kế hoạch số 673/KH-ĐGS ngày 30/10/2023, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT và các cơ quan, đơn vị có liên quan thực hiện nội dung báo cáo đối với Lĩnh vực đường bộ từ ngày 01/7/2009 đến hết ngày 31/12/2023.

3. Tác động, ảnh hưởng của việc thực hiện chính sách, pháp luật Nhà nước về bảo đảm TTATGT đến công tác quản lý nhà nước, phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Trong thời gian qua, với sự quan tâm, chỉ đạo sát sao của Đảng, Chính phủ, Quốc hội, sự vào cuộc của các ngành, các cấp, các địa phương, nòng cốt là lực lượng CAND và ngành Giao thông, công tác bảo đảm TTATGT đã đạt được nhiều kết quả tích cực, tai nạn giao thông (TNGT) tiếp tục được kiềm chế và giảm qua các năm, hạn chế ùn tắc giao thông; chuyển biến rõ nét trong việc nâng cao ý thức tự giác chấp hành các quy định về bảo đảm TTATGT, nhất là các vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây TNGT như vi phạm nồng độ cồn, vi phạm tốc độ, tải trọng...

Tuy nhiên, công tác bảo đảm TTATGT vẫn còn một số tồn tại, phức tạp, TNGT tuy được kiềm chế nhưng vẫn ở mức cao, thiệt hại do TNGT đối với xã hội vẫn ở mức nghiêm trọng, ùn tắc giao thông nhất là những ngày nghỉ, ngày lễ, tết chưa được giải quyết căn bản, vi phạm TTATGT vẫn còn diễn ra nhiều. Những vấn đề tồn tại trên có ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí xã hội và các hoạt động phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Do đó, Đảng, Chính phủ tiếp tục xác định công tác đảm bảo TTATGT là một nội dung trọng tâm của công tác đảm bảo an ninh quốc gia, trong đó lực lượng cán bộ công chức ngành GTVT và Công an nhân dân luôn giữ vai trò nòng cốt, có sự tham gia chặt chẽ của các cấp, các ngành; cán bộ, đảng viên phải gương mẫu chấp hành các quy định về bảo đảm TTATGT và vận động người thân, gia đình cùng thực hiện.

Cùng với đó, hoàn thiện hệ thống pháp luật và minh bạch các thủ tục hành chính khi được cụ thể hoá thành các quy định của Luật; kết nối, chia sẻ dữ liệu dùng chung phục vụ công tác quản lý nhà nước về TTATGT; xử lý “điểm đen”, “điểm tiềm ẩn” nguy cơ tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông; phát triển giao thông công cộng, từng bước hạn chế phương tiện cá nhân; chấn chỉnh công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; Tăng cường công tác tuyên truyền siết chặt kỷ luật, kỷ cương, tăng cường thanh tra, kiểm tra, giám sát, phòng ngừa, phát hiện và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm trong công tác đảm bảo TTATGT.

4. Tình hình triển khai thực hiện Nghị quyết về giám sát chuyên đề

Triển khai Nghị quyết số 838/NQ-UBTVQH15 ngày 02/8/2023 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về việc thành lập Đoàn giám sát chuyên đề “Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023” và Kế hoạch số 673/KH-ĐGS ngày 30/10/2023 của Đoàn giám sát, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo (văn bản số Văn bản số 8889/VPCP-CN ngày 13/11/2023), Bộ GTVT đã có văn bản số 13299/BGTVT-VT ngày 22/11/2023 triển khai nội dung thực hiện báo cáo giám sát thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT theo đề cương gửi kèm theo; Đồng thời chỉ đạo các cơ quan đơn vị liên quan phân công Lãnh đạo, công chức phụ trách các nội dung liên quan đến công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông của đơn vị chủ động tham gia các phiên họp, phiên giải trình theo chương trình làm việc và phối hợp giải trình, cung cấp thông tin cho Đoàn Giám sát khi được yêu cầu. Đến nay các cơ quan, đơn vị đã thực hiện đầy đủ các nội dung theo yêu cầu của Đoàn giám sát. Chi tiết kết quả thực hiện được trình bày tại Phần 2 của báo cáo.

Phần II
TÌNH HÌNH, KẾT QUẢ THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT
VỀ BẢO ĐẢM TTATGT LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ
(từ ngày 01/7/2009 đến hết ngày 31/12/2023)

I. TÌNH HÌNH, KẾT QUẢ THỰC HIỆN

1. Ưu điểm

1.1. Ưu điểm nổi bật về kết quả bảo đảm TTATGT đường bộ.

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 bao gồm 8 chương với 89 điều, được Quốc hội khóa XII kỳ họp thứ 4 thông qua ngày 13 tháng 11 năm 2008, có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2009; Luật này thay thế Luật giao thông đường bộ năm 2001.

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được xây dựng trên nguyên tắc bảo đảm tính kế thừa các nội dung của Luật Giao thông đường bộ năm 2001 với nhiều điểm mới và những quy định cụ thể, chặt chẽ như: kiểm soát chặt hơn đối với người uống bia, rượu khi tham gia giao thông; quy định người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy 2 bánh, xe đạp điện phải đội mũ bảo hiểm; quy định về vấn đề bảo đảm an toàn cho người đi bộ và người khuyết tật; quy định về người đi bộ, xe thô sơ, xe mô tô không được đi vào đường cao tốc; bổ sung độ tuổi trẻ em được chở thêm trên mô tô, xe gắn máy là dưới 14 tuổi và xe đạp là dưới 7 tuổi; nâng độ tuổi đối với lái xe hạng D, E và FC; quy định số km lái xe an toàn đối với trường hợp nâng hạng giấy phép lái xe; quy định trình độ văn hóa tốt nghiệp trung học cơ sở đối với trường hợp nâng hạng lái xe D, E; tăng thẩm quyền cho thanh tra giao thông và cảnh sát giao thông trong việc thực thi nhiệm vụ được giao; quy định cụ thể hơn về quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; cho phép lập Quỹ Bảo trì đường bộ và xác định nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường bộ. Đối với hoạt động vận tải, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã quy định chặt chẽ hơn các điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô như: quy định điều kiện về tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ, quy định về bộ phận quản lý các điều kiện an toàn giao thông đối với đơn vị kinh doanh vận tải hành khách; bổ sung quy định gắn thiết bị giám sát hành trình đối với phương tiện kinh doanh vận tải; điều kiện cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; v.v...

1.2. Kết quả ban hành, chỉ đạo ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ về bảo đảm TTATGT đường bộ.

Ngay sau khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được Quốc hội thông qua, Bộ GTVT và các Bộ, ngành liên quan đã chủ động, tích cực xây dựng các văn bản hướng dẫn thực hiện; triển khai xây dựng, thực hiện các đề án quy hoạch, chiến lược và các đề án khác trong lĩnh vực GTVT đường bộ.

Đến nay Chính phủ, các Bộ, cơ quan ngang Bộ đã ban hành đầy đủ các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

Cụ thể đã ban hành 33 văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết Luật Giao thông đường bộ năm 2008 (*chi tiết tại Danh mục kèm theo báo cáo*).

Cơ bản các văn bản được ban hành phù hợp với các quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, đúng thẩm quyền, trình tự thủ tục, hình thức và nội dung phù hợp, thống nhất.

Do những thay đổi của nền kinh tế, xã hội, điều kiện hoàn cảnh thực tế của đất nước, thế giới và các vấn đề liên quan đến đường bộ, v.v... Đòi hỏi các quy định văn bản pháp luật cần điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp với thực tế và bảo đảm hiệu quả của công tác quản lý nhà nước cũng như đáp ứng tốt cho xã hội, người dân. Đối với một số nội dung chưa được quy định rõ trong Luật, hiện đang được điều chỉnh, bổ sung tại Luật Đường bộ, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ dự kiến ban hành trong thời gian tới.

1.3. Kết quả tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT

Đến nay, Chính phủ, các Bộ, cơ quan ngang Bộ đã ban hành đầy đủ các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã ban hành tương đối đầy đủ các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 theo phân cấp. Ngoài các văn bản quy phạm pháp luật này, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương còn ban hành các Quyết định, Chỉ thị nhằm tăng cường công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn; nâng cao trách nhiệm của cơ quan, đơn vị trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, công tác quy hoạch phát triển GTVT của địa phương.

Nhìn chung, các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn, triển khai thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cơ bản đáp ứng yêu cầu về nội dung, hình thức, trình tự, thủ tục và thẩm quyền ban hành, tạo cơ sở pháp lý cho công tác xây dựng, triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông đường bộ, thúc đẩy sự phát triển của ngành GTVT, góp phần quan trọng vào công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh của đất nước.

Đặc biệt, Bộ GTVT đã triển khai việc cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 đối với thủ tục cấp giấy phép lái xe quốc tế; mức độ 3, 4 đối với thủ tục đổi giấy phép lái xe và các thủ tục trong lĩnh vực vận tải đường bộ, cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 đối với 05 thủ tục về chấp thuận cơ sở đào tạo thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ, về cấp chứng chỉ thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ.

Trong lĩnh vực quản lý giao thông, Bộ Công an đã triển khai việc cung cấp dịch vụ công trực tuyến toàn trình đối với 08 thủ tục thuộc nhóm đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, 02 thủ tục thuộc nhóm cấp giấy phép sử dụng thiết bị tín hiệu của xe được quyền ưu tiên và 08 thủ tục thuộc nhóm thu nộp

tiền phạt xử phạt vi phạm hành chính; một phần đối với 19 thủ tục thuộc nhóm đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

Qua việc tổ chức triển khai thực hiện tốt các văn bản quy phạm pháp luật, đã tạo ra kết quả tích cực về bảo đảm trật tự an toàn giao thông, nâng cao an toàn giao thông trên tuyến và tạo thuận lợi cho người tham gia giao thông.

1.4. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT lĩnh vực đường bộ.

Công tác tuyên truyền, phổ biến Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành được xác định là công tác trọng tâm, lâu dài, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của người dân, đặc biệt của cán bộ, công chức và viên chức nhằm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, từng bước kiềm chế, giảm thiểu tai nạn và ùn tắc giao thông.

Các cơ quan thông tin đại chúng đã tăng thời lượng tuyên truyền và phổ biến pháp luật với nhiều hình thức và nội dung phong phú như: Đài Truyền hình Việt Nam với chương trình Chào buổi sáng, Đài Tiếng nói Việt Nam với chương trình VOV giao thông; các báo in, báo điện tử đã có chuyên mục riêng về an toàn giao thông để thường xuyên cập nhật, phổ biến các chính sách về GTVT đường bộ.

Chính phủ đã chỉ đạo Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, các tổ chức chính trị - xã hội và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức triển khai các hoạt động: tháng an toàn giao thông hàng năm; tuần lễ an toàn giao thông toàn cầu; hưởng ứng "Thập kỷ hành động vì An toàn giao thông đường bộ 2011- 2020". Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, Trung ương Hội liên hiệp phụ nữ Việt Nam, Trung ương Đoàn thanh niên Cộng sản Hồ Chí Minh, Hội Cựu chiến binh Việt Nam, Hội Nông dân Việt Nam đẩy mạnh các hoạt động tuyên truyền, vận động, phát động phong trào với nhiều hình thức phong phú. Các doanh nghiệp trong nước, các doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam, các tổ chức quốc tế, tổ chức phi Chính phủ đã quan tâm tài trợ, giúp đỡ cho các hoạt động giáo dục, tuyên truyền an toàn giao thông đường bộ. Chuyên đề tuyên truyền các vấn đề liên quan đến nồng độ cồn đã được Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia phối hợp với các cơ quan thông tin, báo chí, nhất là Đài Truyền hình Việt Nam, Đài Tiếng nói Việt Nam tiến hành thường xuyên với các thông điệp có ý nghĩa, tác động mạnh mẽ đến người tham gia giao thông.

Bộ GTVT, Bộ Công an, các Bộ, ngành liên quan và các địa phương đã có nhiều hoạt động cụ thể triển khai thực hiện thông qua các hình thức tuyên truyền, phổ biến đa dạng, phong phú để phù hợp với từng đối tượng cụ thể như tổ chức hội thảo, hội nghị, hội thi, phát sách, tờ rơi, đăng báo, bản tin, đăng tải trên Cổng thông tin điện tử, internet... kết hợp với thực hiện tuyên truyền, giải thích trong khi tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm hành chính.

Qua công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật, cán bộ, công chức, viên chức, người lao động trong ngành GTVT được tiếp cận với các quy định về GTVT đường

bộ, giúp mọi đối tượng hiểu và chấp hành tốt pháp luật của nhà nước, hạn chế các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ, góp phần bảo đảm trật tự an toàn giao thông; ý thức của nhân dân nói chung và của người tham gia giao thông nói riêng đã có nhiều chuyển biến tích cực, huy động được sức mạnh của cả hệ thống chính trị vào công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

1.5. Cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông đường bộ

Về cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông đường bộ hiện nay đang được Cục Đăng kiểm Việt Nam triển khai thực hiện theo quy định của Luật Giao thông đường bộ và theo các quy định hiện hành khác. Số liệu cụ thể như sau:

- Đối với xe sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu
- + Cấp giấy chứng nhận phương tiện cơ giới đường bộ nhập khẩu (Ô tô: 1.450.000 giấy; xe máy: 1.650.000 giấy)
- + Cấp giấy chứng nhận kiểu loại sản xuất, lắp ráp (ô tô: 30.220 giấy; xe máy: 3.484 giấy)
- + Cấp phiếu xuất xưởng xe sản xuất, lắp ráp (Ô tô: 3.150.000 giấy; xe máy: 48.900.000 giấy)
- Xe lưu hành: Tổng 39.462.062 giấy
- + Giấy chứng nhận và tem kinh doanh vận tải: 10.161.954 giấy
- + Giấy chứng nhận và tem không kinh doanh vận tải: 29.300.088 giấy

1.6. Quản lý đào tạo, sát hạch lái xe; cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ

Thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008, trong 15 năm qua Bộ GTVT đã phối hợp với các Bộ, ngành liên quan xây dựng hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ đầy đủ, đồng bộ và có tính khả thi cao; cơ bản đáp ứng yêu cầu về cải cách hành chính, nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ, góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

Hiện cả nước có 370 cơ sở đào tạo lái xe ô tô phân bố ở 63 tỉnh, thành phố và 154 trung tâm sát hạch lái xe ô tô được phân bố ở 58, tỉnh, thành phố (cả nước, còn 05 tỉnh chưa có trung tâm sát hạch lái xe ô tô gồm: Lai Châu, Bắc Kạn, Trà Vinh, Vĩnh Long và Bạc Liêu). Các cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch có loại hình, quy mô phù hợp với sự phát triển phương tiện cơ giới đường bộ và nhu cầu đào tạo lái xe của từng địa phương.

Cùng với sự phát triển về số lượng các cơ sở đào tạo lái xe và trung tâm sát hạch lái xe, Bộ GTVT đã đẩy mạnh thực hiện các biện pháp để nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch lái xe, đến nay cơ sở vật chất của cơ sở đào tạo lái xe ô tô và trung

tâm sát hạch lái xe đã được đầu tư, xây dựng theo hướng hiện đại hóa như: sân tập lái từ các bãi tập theo hình thức dựng hình tại các khu đất đến nay đã được bê tông hóa hoặc trải nhựa, chuẩn hóa các hình tập phù hợp với các tình huống trong thực tế; xe tập lái ban đầu chủ yếu là các xe thế hệ cũ, đã qua nhiều năm sử dụng, đến nay xe tập lái hạng B1, B2 phần lớn có niên hạn sử dụng dưới 10 năm, chiếm tỷ lệ 76%.

Đội ngũ giáo viên từng bước được chuẩn hóa, đáp ứng các tiêu chuẩn về nghiệp vụ sư phạm, có bằng tốt nghiệp trung cấp nghề trở lên, có trình độ về tin học, ngoại ngữ, có thâm niên giấy phép lái xe đảm bảo yêu cầu dạy lái, được tập huấn, cấp giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành và thường xuyên được tập huấn nâng cao trình độ.

Bộ giáo trình đào tạo lái xe ô tô gồm 5 môn học: Luật Giao thông đường bộ, Cấu tạo và sửa chữa thông thường ô tô, Nghiệp vụ vận tải, Kỹ thuật lái xe ô tô, Đạo đức và văn hóa giao thông. Bộ giáo trình đã được nghiên cứu biên soạn, sửa đổi nhiều lần trên cơ sở tham khảo tài liệu các nước Hàn Quốc, Nhật Bản, Singapore, có chất lượng, tạo điều kiện thuận lợi để các cơ sở soạn giáo án giảng dạy thống nhất trong cả nước. Sau khi sửa đổi lần thứ 4 năm 2019, giáo trình đã bổ sung nội dung giáo dục đạo đức, văn hóa ứng xử của người lái xe khi tham gia giao thông, kỹ năng xử lý các tình huống trên đường, sơ cấp cứu người bị tai nạn giao thông.

Chương trình đào tạo, giáo trình đào tạo lái xe được xây dựng, điều chỉnh để phù hợp với thực tiễn và năm 2010 trong khuôn khổ Dự án ATGT đường bộ Việt Nam do Ngân hàng thế giới tài trợ, Tư vấn A1.1 (tổ chức tư vấn Quốc tế đánh giá dự án tăng cường năng lực và hỗ trợ thực hiện Dự án an toàn giao thông đường bộ) đã tổ chức khảo sát và đánh giá chương trình, nội dung và giáo trình đào tạo lái xe của Việt Nam phù hợp với thực tiễn, tương tự như các nước Thái Lan, Hàn Quốc.

Công tác quản lý đào tạo: đã xây dựng phần mềm quản lý thống nhất từ khâu đào tạo đến khi sát hạch, cấp giấy phép lái xe, đã áp dụng phần mềm quản lý giáo viên trên toàn quốc nhằm quản lý chặt chẽ đội ngũ giáo viên của các cơ sở đào tạo; đã triển khai quy định lắp đặt thiết bị để nhận dạng và giám sát thời gian học lý thuyết môn học Luật Giao thông đường bộ đối với học viên học lái xe ô tô từ ngày 01/5/2020; Thực hiện Nghị định số 138/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 của Chính phủ, đã nghiên cứu, soạn thảo, trình Bộ Khoa học Công nghệ thẩm định để ban hành 02 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe (Mã số đăng ký: QCVN 105:2020/BGTVT) và thiết bị mô phỏng để đào tạo lái xe ô tô - cabin học lái xe ô tô (Mã số đăng ký: QCVN 106:2020/BGTVT) để các cơ sở đào tạo lái xe lắp đặt và thực hiện quản lý trong năm 2022; đã phối hợp với Đài truyền hình Việt Nam, các cơ quan, doanh nghiệp công nghệ thông tin xây dựng 120 kịch bản mô phỏng các tình huống giao thông để xây dựng phần mềm chuyên giao cho các cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch.

Sát hạch lý thuyết: từ việc sát hạch trắc nghiệm trên giấy với bộ đề thi 150 câu hỏi (năm 1995), ngành giao thông vận tải đã xây dựng bộ 300 câu hỏi (từ năm

2005), 405 câu hỏi (từ năm 2009), 450 câu hỏi (từ năm 2012), và 600 câu hỏi (từ năm 2020) thường xuyên rà soát, sửa đổi nội dung cho phù hợp với thực tế, sử dụng phần mềm sát hạch để người dự sát hạch thực hiện bài sát hạch trên máy vi tính với các đề sát hạch ngẫu nhiên lấy trong bộ câu hỏi; phòng sát hạch lý thuyết có gắn các camera giám sát và truyền ra màn hình trong phòng Hội đồng sát hạch phòng chờ sát hạch của thí sinh để công khai, giám sát và lưu trữ quá trình và kết quả sát hạch lý thuyết của từng học viên; hiện nay, dữ liệu giám sát được truyền về Cục Đường bộ Việt Nam (ĐBVN) để quản lý, theo dõi và chia sẻ với các cơ quan nhà nước có thẩm quyền để thực hiện chức năng quản lý nhà nước giám sát quá trình sát hạch lý thuyết của từng học viên.

Sát hạch mô phỏng: sử dụng phần mềm sát hạch để người dự sát hạch thực hiện bài sát hạch trên máy vi tính với các đề sát hạch ngẫu nhiên lấy trong bộ 120 video mô phỏng các tình huống mất an toàn giao thông do Cục ĐBVN xây dựng; phòng sát hạch mô phỏng có gắn các camera giám sát và truyền ra màn hình trong phòng Hội đồng sát hạch phòng chờ sát hạch của thí sinh để công khai, giám sát và lưu trữ quá trình và kết quả sát hạch mô phỏng của từng học viên.

Sát hạch thực hành lái xe trong hình: trước đây, từ các bài sát hạch tiến và lùi xe qua các cọc chuẩn, cán bộ sát hạch ngồi trên xe cùng với thí sinh để chấm điểm; đến nay, sân sát hạch được xây dựng theo quy chuẩn, có đủ tình huống tương tự như các tình huống khi tham gia giao thông trên đường giao thông thực tế; khi sát hạch, không có cán bộ sát hạch ngồi trên ô tô sát hạch, thí sinh tự điều khiển ô tô qua các bài sát hạch trong sân, thiết bị tự động chấm điểm, trực tiếp thông báo kết quả trên ô tô sát hạch và biên bản tổng hợp được in ra từ máy tính có in ảnh người dự thi; trong quá trình thí sinh thực hiện bài sát hạch, các lỗi vi phạm và kết quả sát hạch của thí sinh tại từng bài sát hạch được công khai trên loa phóng thanh, loa trong ô tô sát hạch, máy tính trên phòng điều hành và màn hình theo dõi tại phòng chờ sát hạch để thí sinh và người dân giám sát; hiện nay, hệ thống camera giám sát được lắp tại các bài sát hạch trong sân sát hạch để công khai tại các màn hình của trung tâm sát hạch và được truyền trực tiếp về Cục ĐBVN để quản lý, theo dõi và chia sẻ với các cơ quan nhà nước có thẩm quyền để thực hiện chức năng quản lý nhà nước giám sát quá trình sát hạch thực hành lái xe trong hình của từng học viên.

Sát hạch lái xe trên đường giao thông công cộng: thực hiện trên đoạn đường có đủ điều kiện được công bố công khai, sát hạch viên ngồi trên xe trực tiếp ra các tình huống, thiết bị tự động chấm điểm, trực tiếp thông báo kết quả trên ô tô sát hạch; biên bản tổng hợp được in ra trên xe sát hạch và lưu trữ trên máy tính, các lỗi vi phạm và kết quả sát hạch của thí sinh được công khai trên loa trong ô tô sát hạch và màn hình theo dõi tại phòng chờ sát hạch để thí sinh và mọi người giám sát.

Trước đây, khi thi bằng phương pháp thủ công, có sát hạch viên ngồi trên xe, tỷ lệ đạt khoảng 90% đến 95%; với việc đổi mới, áp dụng thiết bị, công nghệ tự động tất cả các khâu sát hạch từ lý thuyết đến thực hành lái xe trong hình, lái xe trên đường, tổ chức giám sát các kỳ sát hạch bằng hình thức trực tiếp và gián tiếp

thông qua hệ thống camera giám sát phòng sát hạch lý thuyết, sân sát hạch lái xe trong hình; việc sát hạch lái xe được thực hiện công khai minh bạch, hạn chế sự can thiệp của con người vào kết quả sát hạch nên chất lượng sát hạch đã nâng cao rõ rệt, các tiêu cực đã được hạn chế tới mức thấp, được dư luận rất đồng tình, đánh giá cao. Hiện nay, tỷ lệ trung bình đạt yêu cầu của các kỳ sát hạch lái xe khoảng 65%.

Năm 2017, trong chương trình hỗ trợ của Tổ chức y tế thế giới WHO, tổ chức đường bộ Vicroad của Australia đã khảo sát nội dung, chương trình, giáo trình, công tác quản lý đào tạo, sát hạch, cấp và quản lý giấy phép lái xe của Việt Nam tại một số tỉnh phía Bắc và đã có đánh giá về chương trình đào tạo sát hạch cấp giấy phép lái xe của Việt Nam chặt chẽ và hiện đại so với Australia và một số nước phát triển.

Bên cạnh đó, Bộ GTVT đã xây dựng và thực hiện các Đề án nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về chất lượng đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe với các nội dung chính: thường xuyên rà soát sửa đổi, bổ sung bộ câu hỏi dùng để sát hạch lái xe cho phù hợp thực tế; định kỳ tổ chức tập huấn nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ và đạo đức của người thực thi công vụ, sát hạch lại đội ngũ sát hạch viên trong cả nước; trước khi Luật quy hoạch 2017 có hiệu lực, đã xây dựng và phê duyệt quy hoạch cơ sở đào tạo lái xe cơ giới đường bộ và trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, đây là định hướng quan trọng, mục tiêu phát triển dài hạn, làm cơ sở để khai thác hiệu quả hoạt động của hệ thống cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch lái xe hiện có đồng thời phát triển các cơ sở đào tạo và trung tâm sát hạch mới có quy mô phù hợp và hiện đại, bảo đảm nâng cao chất lượng nhằm đào tạo nguồn nhân lực có chất lượng, tăng cường công tác quản lý nhà nước, góp phần đảm bảo an toàn giao thông, phát triển kinh tế xã hội.

Thực hiện Chương trình cải cách hành chính của Chính phủ, Bộ GTVT đã có nhiều cố gắng triển khai các dự án nhằm hiện đại hóa công tác sát hạch, cấp và quản lý giấy phép lái xe, nâng cao chất lượng dịch vụ hành chính và chất lượng dịch vụ công. Dự án đổi mới quản lý giấy phép lái xe với nội dung quan trọng xây dựng hệ cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe thống nhất toàn quốc và đổi mới giấy phép lái xe; Giấy phép lái xe mới bằng vật liệu PET. thay thế vật liệu bằng giấy bìa có độ bền cao hơn, không thấm nước, kích thước nhỏ gọn theo tiêu chuẩn IDI theo thông lệ quốc tế; tính an toàn, bảo mật cao trên 3 cấp độ: phát hiện thật, giả bằng mắt thường, thấu kính soi, tra cứu trên hệ cơ sở dữ liệu được cơ quan, lực lượng chuyên môn thực hiện; khi chuyển đổi sang giấy phép lái xe mới bằng vật liệu PET, các thông tin về người lái xe trong suốt quá trình đào tạo, sát hạch và vi phạm khi hành nghề hoặc tham gia giao thông... được tích hợp trên cơ sở dữ liệu quản lý giấy phép lái xe quốc gia, tạo thành hệ thống cơ sở dữ liệu đồng bộ đảm bảo việc truy cập, tra cứu nhanh chóng, tiện lợi cho các tổ chức, cá nhân có nhu cầu tìm hiểu. Vì vậy, đã hạn chế đến mức thấp nhất việc làm giả, giảm bớt thủ tục

cấp, đổi giấy phép lái xe. Đến tháng 12 năm 2023, cả nước đã cấp 11.532.478 giấy phép lái xe ô tô và 52.019.281 giấy phép lái xe mô tô.

Thực hiện Quyết định số 06/2022/QĐ-TTg ngày 06/01/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển ứng dụng dữ liệu về dân cư, định danh và xác thực điện tử phục vụ việc chuyển đổi số quốc gia giai đoạn 2022-2025, tầm nhìn đến năm 2030, Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Công an hoàn thành kết nối cơ sở dữ liệu giấy phép lái xe với cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư, hiện đã thực hiện đồng bộ khoảng 37 triệu giấy phép lái xe; đã triển khai cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 3 đổi giấy phép lái xe từ quý IV/2015 và thí điểm thực hiện mức độ 4 đổi giấy phép lái xe trên công dịch vụ công quốc gia từ tháng 7/2020, hiện đã hoàn thành mở rộng dịch vụ công trực tuyến trên phạm vi toàn quốc từ ngày 14/11/2022; đến hết tháng 2/2024, hệ thống đã tiếp nhận trên 154.852 hồ sơ, đã hoàn thành xử lý, trả kết quả hơn 138.000 giấy phép lái xe cho người dân.

Thực hiện Nghị quyết số 141/NQ-CP ngày 31/12/2013 của Chính phủ về việc gia nhập Công ước về giao thông đường bộ năm 1968, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT ngày 06/7/2015 quy định về cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế, tạo điều kiện thuận lợi cho người Việt Nam sinh sống, lao động và học tập tại các nước tham gia Công ước; đã áp dụng dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 trong việc đổi giấy phép lái xe quốc tế và thực hiện trả kết quả thủ tục hành chính đến người dân qua dịch vụ bưu chính công ích. Đến nay, đã cấp gần 70.000 giấy phép lái xe quốc tế.

Triển khai các quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Bộ Quốc phòng đã thực hiện việc đào tạo, sát hạch cho 11.624 người và cấp, đổi 71.073 Giấy phép lái xe quân sự; Bộ Công an đã tổ chức đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cho 87.597 cán bộ, chiến sỹ; cấp đổi, cấp lại giấy phép lái xe cho 14.138 lượt cán bộ, chiến sỹ trong lực lượng Công an nhân dân.

1.7. Quản lý về TTATGT đường bộ trong hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải;

Trong những năm qua, hoạt động vận tải đường bộ đã phát triển mạnh mẽ, các phương tiện kinh doanh vận tải gia tăng nhanh chóng cả về số lượng và chất lượng, đáp ứng ngày càng tốt nhu cầu đi lại của người dân. Hiện nay, vận tải ô tô đảm nhiệm trên 90% tổng khối lượng vận chuyển hành khách và trên 70% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa. Cùng với sự phát triển của lực lượng vận tải, công tác quản lý hoạt động vận tải đường bộ cũng đã có những chuyển biến tích cực và ngày càng được hoàn thiện.

1.7.1. Về mạng lưới tuyến cố định, tuyến xe buýt

Mạng lưới tuyến vận tải cố định được phủ khắp các địa bàn trên cả nước, tới trung tâm các tỉnh, thành phố và hầu hết các huyện, xã. Năm 2014, cả nước có tổng số 3.168 tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh với trên 1.022 doanh nghiệp,

hợp tác xã tham gia hoạt động; Tính đến T12-2023, trên cả nước có khoảng 9.703 tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc.

Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục ĐBVN thường xuyên tổng hợp sửa đổi, bổ sung “*Danh mục tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc định hướng đến năm 2030*” đảm bảo chất lượng, đúng tiến độ đáp ứng yêu cầu quản lý tuyến cố định tại địa phương cũng như tạo điều kiện cho đơn vị kinh doanh vận tải được đăng ký khai thác tuyến thuận lợi phục vụ nhu cầu đi lại của người dân được tốt hơn.

Về hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt: hiện cả nước có 60/63 tỉnh, thành phố đã có tổ chức hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, với hơn 8.978 xe, vận chuyển khoảng 1 tỷ lượt hành khách mỗi năm.

1.7.2. Về các doanh nghiệp, hợp tác xã ngành vận tải ô tô

Theo thống kê, năm 2013 cả nước có tổng số 5.761 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 91/2009/NĐ-CP; đến năm 2016, cả nước có tổng số 24.580 đơn vị kinh doanh vận tải được cấp giấy phép theo Nghị định số 86/2014/NĐ - CP tăng gần 19.000 đơn vị so với 2013; đến hết năm 2023 đã có gần 86.000 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Kết quả thống kê cho thấy, tỷ lệ các đơn vị có quy mô vừa và nhỏ chiếm khoảng 82%, số lượng phương tiện của mỗi đơn vị không nhiều (dưới 05 xe).

1.7.3. Về phương tiện kinh doanh vận tải

Phương tiện vận tải được tăng trưởng về số lượng và chất lượng: theo thống kê, năm 2013 cả nước có tổng số 121.897 phương tiện kinh doanh vận tải (bao gồm xe khách và xe công ten nơ); đến năm 2016, cả nước có tổng số 219.038 phương tiện kinh doanh vận tải, tăng 97.141 phương tiện so với năm 2013; tính đến hết năm 2023 cả nước hiện có 921.322 ô tô kinh doanh vận tải xe ô tô các loại. Trong đó, có 331.914 xe khách (trong đó: xe tuyến cố định là 17.537 xe, xe hợp đồng là 225.264 xe, xe du lịch là 4.717 xe, xe taxi là 74.222 xe, xe buýt là 8.757 xe và xe trung chuyển là 1.417 xe) và 589.408 xe tải các loại (trong đó: xe công ten nơ là 77.639 xe, xe taxi tải là 223 xe, xe đầu kéo là 20.835 xe, xe tải 490.711 xe).

1.7.4. Về dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ

Tính đến hết năm 2023 cả nước cả nước có 555 bến xe ô tô khách, trong đó có 390 bến xe từ loại 1 đến loại 4; còn lại 165 bến xe dưới loại 4. Mạng lưới bến xe khách đã phủ khắp các trung tâm cấp tỉnh và rất nhiều trung tâm cấp huyện. Hệ thống trạm dừng nghỉ đường bộ trên hệ thống quốc lộ đã được quy hoạch từ năm 2013; đang được đầu tư, xây dựng, nguồn vốn sử dụng chủ yếu là vốn xã hội hóa của các doanh nghiệp, trong đó chỉ duy nhất có 3 trạm dừng nghỉ do JICA tài trợ vốn đầu tư xây dựng; đến nay, đã thực hiện công bố được 17 trạm dừng nghỉ và trên 42 trạm, điểm nhà hàng có quy mô, tiêu chuẩn tương tự mô hình trạm dừng nghỉ với cơ sở vật chất khang trang, chất lượng dịch vụ tương đối tốt.

Chủ động kêu gọi xã hội hóa, đầu tư xây dựng sân giao dịch vận tải hàng hóa nhằm mục tiêu giảm chi phí vận tải, hạn chế phương tiện chạy rỗng nhằm tiết kiệm nhiên liệu, giảm khí thải và giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông; chủ động kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng phần mềm quản lý bến xe khách toàn quốc nhằm quản lý chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định và quản lý hoạt động của các bến xe.

1.7.5. Về ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải

Thúc đẩy quá trình ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý hoạt động kinh doanh vận tải và cải cách thủ tục hành chính, trong thời gian qua Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục ĐBVN triển khai đầu tư, xây dựng và đưa vào sử dụng một số phần mềm quản lý gồm:

- Hệ thống ứng dụng công nghệ giám sát hành trình phương tiện để nâng cao chất lượng quản lý và bảo trì trong lĩnh vực đường bộ: Đến hết năm 2023, Hệ thống đã tiếp nhận dữ liệu của gần 1 triệu phương tiện; các địa phương đã chú trọng trong công tác theo dõi, chấn chỉnh và xử lý các trường hợp vi phạm qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình.

- Phần mềm dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 về cấp, đổi giấy phép kinh doanh vận tải, đổi biển hiệu, phù hiệu xe ô tô áp dụng từ ngày 01/01/2017. Xây dựng và đưa vào sử dụng phần mềm quản lý tuyến cố định và phần mềm dịch vụ công trực tuyến đối với thủ tục đăng ký tuyến cố định đưa vào áp dụng từ ngày 01/7/2021, trong đó quản lý, cập nhật toàn bộ cơ sở dữ liệu về tuyến và biểu đồ tuyến vận tải hành khách cố định toàn quốc.

- Phần mềm dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 về cấp, đổi giấy phép kinh doanh vận tải đường bộ quốc tế và cấp, đổi sổ liên vận quốc tế tham gia Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN được đưa vào sử dụng từ năm 2018 tại Cục ĐBVN và 63 Sở GTVT.

- Đôn đốc triển khai thực hiện quy định về việc lắp đặt camera trên xe kinh doanh vận tải: Hiện cả nước có khoảng 200.000 xe thuộc đối tượng phải lắp camera theo quy định; qua theo dõi, hệ thống đã đưa ra cảnh báo đối với các hình ảnh có nghi ngờ vi phạm của lái xe khi tham gia giao thông như: Không thắt dây an toàn, sử dụng điện thoại trong lúc lái xe, không đeo khẩu trang trong thời gian dịch bệnh Covid-19, bước đầu đem lại hiệu quả trong việc chấn chỉnh hành vi của người lái xe khi tham gia giao thông góp phần đảm bảo trật tự, an toàn giao thông.

- Tiếp tục thực hiện việc cập nhật, rà soát thủ tục hành chính theo Nghị quyết 68/NQ-CP trên phần mềm của Chính phủ đối với các thủ tục hành chính trong lĩnh vực vận tải đường bộ.

Đã chủ động kêu gọi xã hội hóa đầu tư xây dựng sân giao dịch vận tải hàng hóa nhằm mục tiêu giảm chi phí vận tải, hạn chế phương tiện chạy rỗng nhằm tiết kiệm nhiên liệu, giảm khí thải và giảm ùn tắc, giảm tai nạn giao thông.

Cùng với sự phát triển của công nghệ thông tin ngày càng mạnh mẽ, trong thời gian gần đây, nhiều doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe taxi đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế cho phương pháp điều hành truyền thống (sử dụng bộ đàm). Bên cạnh đó, trên thế giới cũng như ở Việt Nam đã xuất hiện nhiều phương thức trợ giúp người dùng đặt (gọi) xe một cách nhanh chóng và thuận tiện thông qua các thiết bị thông minh (smartphone). Nổi bật là các ứng dụng Grab, Uber,... đã và đang có chiều hướng ngày một phát triển mạnh.

1.7.6. Công tác quản lý hoạt động vận tải quốc tế, logistic

Công tác quản lý hoạt động vận tải quốc tế được quan tâm, chú trọng thông qua việc triển khai thực hiện các Hiệp định vận tải đường bộ song phương giữa Việt Nam với Lào, Campuchia, Trung Quốc và các Hiệp định đa phương như: Hiệp định tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước tiểu vùng Mê công mở rộng, Bản ghi nhớ Việt Nam - Lào - Campuchia về vận tải đường bộ; Bản ghi nhớ Việt Nam - Lào - Thái Lan về vận tải hành khách cố định, đang triển khai Sổ tay hướng dẫn vận tải Việt Nam – Lào; đã ký kết Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi vận tải hành khách qua biên giới bằng phương tiện giao thông đường bộ, đã ký kết Nghị định thư sửa đổi Nghị định thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ Việt Nam – Campuchia, đã hoàn thành Sổ tay hướng dẫn vận tải Việt Nam - Trung Quốc; Tổ chức các hội nghị thường niên về vận tải đường bộ giữa Việt Nam - Lào, Trung Quốc, Campuchia.

Về kết nối vận tải và phát triển logistics: việc kết nối giữa vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác đang được đẩy mạnh nhằm giảm tải cho vận tải đường bộ, nhất là với tuyến vận tải thủy ven biển, vận tải đường thủy nội địa tại đồng bằng sông Cửu Long, sông Hồng và vận tải đường sắt. Tuy nhiên, hiệu quả của việc kết nối giữa các phương thức vận tải là chưa cao do hạ tầng đường sắt không phát triển; trên một số tuyến bị hạn chế bởi tính không cầu đường bộ và cầu đường sắt nên tàu có trọng tải lớn không hoạt động được.

Hiện nay tại Việt Nam, chi phí Logistics trung bình ở mức tương đương 16,8-17%GDP¹ và vẫn còn ở mức khá cao so với bình quân chung của thế giới (hiện khoảng 10,6%). Quy mô các doanh nghiệp logistics của Việt Nam cũng khá nhỏ và số lượng không nhiều, chủ yếu làm dịch vụ cho các hãng logistics quốc tế.

1.7.7. Về hoạt động vận tải nội bộ

Từ năm 2014 đến tháng 3 năm 2019 vận tải nội bộ được quy định tại Nghị định số 86/2014/NĐ - CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh bằng xe ô tô. Theo thống kê, hiện nay có khoảng 15- 20% tổng số phương tiện vận tải hàng hóa thuộc các doanh nghiệp, nhà máy, các đơn vị thi công công trình đang sử dụng một số lượng lớn phương tiện vận tải để vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu, vật liệu xây dựng phục vụ các công trình do đơn vị mình sản xuất thi công.

¹ Số liệu tham khảo theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 do Bộ Công thương phát hành

Việc thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP đã góp phần tăng cường quản lý hoạt động vận tải hàng hóa, kiểm soát tải trọng phương tiện, góp phần giảm tai nạn giao thông do đối tượng này gây nên. Trong thời gian qua, các Sở GTVT đã bước đầu cấp giấy phép kinh doanh cho phương tiện kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp, theo đó các xe đều phải lắp thiết bị giám sát hành trình, có bộ phận theo dõi an toàn giao thông nên hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa đã đi vào nề nếp. Tuy nhiên, do hiện nay thị trường kinh doanh vận tải hàng hóa vẫn còn nhỏ lẻ, ý thức chấp hành các quy định của chủ phương tiện, đặc biệt là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa còn hạn chế, nên thực tế hoạt động này vẫn còn diễn biến phức tạp, tình trạng xe chở quá tải, lái xe sử dụng các chất gây nghiện vẫn diễn ra nên đòi hỏi việc triển khai thực hiện ở các cấp, các ngành cần mạnh mẽ và quyết liệt hơn.

Ngày 17/01/2020, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2020/NĐ-CP quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ), có hiệu lực thi hành từ ngày 01/4/2020 và đang được triển khai thực hiện. Đối với hoạt động vận tải nội bộ, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 9262/VPCP-CN ngày 20/12/2021: “*Giao Bộ Giao thông vận tải rà soát các nội dung cần thiết liên quan đến quản lý hoạt động vận tải nội bộ để cụ thể hóa trong dự thảo Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi), làm cơ sở để triển khai thực hiện trong thời gian tới.*”. Hiện nay, Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Công an, Bộ ngành liên quan xây dựng Dự thảo Luật đường bộ, Bộ Công an xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, trong hai dự án luật này đã đưa vào nội dung quản lý đối với vận tải nội bộ.

1.7.8. Kết quả xử lý vi phạm qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình

Hàng tháng, hệ thống cung cấp các báo cáo tổng hợp và chi tiết các trường hợp vi phạm về tốc độ, thời gian lái xe, không truyền dữ liệu,... cho các Sở GTVT trích xuất và xử lý theo quy định.

Kết quả xử lý vi phạm thông qua trích xuất dữ liệu từ hệ thống: Năm 2015 đã xử lý thu hồi phù hiệu đối với 5.698 phương tiện; năm 2016 đã xử lý vi phạm đối với 11.362 phương tiện (thu hồi phù hiệu, đình chỉ khai thác tuyến với thời hạn 01 tháng là 9.799 xe; từ chối cấp phù hiệu là 1.553 phương tiện), thu hồi giấy phép kinh doanh vận tải 10 đơn vị; năm 2017, các Sở GTVT đã xử lý vi phạm đối với 28.005 phương tiện, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải 23 đơn vị; năm 2018, các Sở GTVT đã xử lý vi phạm đối với 9.189 phương tiện, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải 09 đơn vị; chấn chỉnh, nhắc nhở 30.167 phương tiện vi phạm; năm 2020, các Sở GTVT đã xử lý vi phạm thu hồi phù hiệu, biển hiệu đối với 3.529 phương tiện; ra văn bản chấn chỉnh, nhắc nhở đối với 10.016 phương tiện; năm 2021, các Sở GTVT đã thu hồi phù hiệu đối với 8.374 xe vi phạm, nhắc nhở, chấn chỉnh 3.895 xe; năm 2022 đã thực hiện xử lý thu hồi phù hiệu đối với 24.628 phương tiện vi phạm quá tốc độ từ 5 lần/1000 km xe chạy trở lên, ban hành văn bản chấn chỉnh nhắc nhở đối với 148.868 lượt phương tiện có vi phạm quá tốc độ, vi phạm quá thời gian lái xe; Năm 2023, theo báo cáo, các Sở GTVT đã xử lý thu

hội phù hiệu đối với 41.672 phương tiện vi phạm tốc độ từ 05 lần/1000 km trở lên; thực hiện chấn chỉnh, nhắc nhở đối với 482.998 phương tiện.

Với kết quả trên, kể từ khi đưa vào sử dụng và khai thác, hệ thống đã góp phần quan trọng trong công tác giám sát chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải nhằm đảm bảo an toàn giao thông góp phần làm giảm tỷ lệ tai nạn giao thông. Theo tính toán từ hệ thống thì tỷ lệ vi phạm tốc độ tính bình quân trên 1.000 km giảm mạnh (năm 2015 tỷ lệ này là 11,5 lần/1000 km, năm 2022 tỷ lệ này là 0,75 lần/1000 km, giảm khoảng 15 lần so với năm 2015), mặc dù số lượng phương tiện hiện nay tăng gấp 5-6 lần so với năm 2015.

1.8. Xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ; xử lý “điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông” đường bộ; khắc phục ùn tắc giao thông đường bộ; tổ chức cứu nạn, cứu hộ giao thông đường bộ

1.8.1. Xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ

Lực lượng Thanh tra đường bộ đã được củng cố và tăng cường để thực hiện nhiệm vụ. Công tác thanh tra, kiểm tra của Thanh tra ngành GTVT có trọng tâm, trọng điểm, bám sát Kế hoạch đã được phê duyệt và sự chỉ đạo của Lãnh đạo Bộ, Thanh tra Chính phủ. Bên cạnh việc phát hiện, xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, công tác thanh tra, kiểm tra trong thời gian qua được triển khai trên tất cả các mặt trong đó có nhiều lĩnh vực mang tính thời sự, được dư luận xã hội quan tâm như chất lượng xây dựng công trình; kiểm soát tải trọng phương tiện; điều kiện kinh doanh vận tải; công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; công tác đăng kiểm phương tiện xe cơ giới... Đồng thời, tăng cường thanh tra trách nhiệm trong việc thực hiện pháp luật về khiếu nại, tố cáo, phòng chống tham nhũng, tiêu cực; đôn đốc, kiểm tra việc thực hiện các kết luận thanh tra.

Nhằm tăng cường siết chặt quản lý kinh doanh vận tải, từ năm 2012 đến nay, Bộ GTVT thành lập nhiều đoàn thanh tra, kiểm tra về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Năm 2023, Bộ GTVT đã thành lập 04 đoàn kiểm tra về công tác quản lý nhà nước về vận tải tại 63 Sở GTVT, chỉ đạo các Sở GTVT kiểm tra đơn vị kinh doanh vận tải trong việc thực hiện điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô tại các địa phương. Qua kiểm tra, Bộ GTVT đã yêu cầu các địa phương chấn chỉnh, tăng cường công tác quản lý nhà nước về hoạt động vận tải, đồng thời kiến nghị xử lý nhiều vi phạm.

Trong 15 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ, Cục ĐBVN, Thanh tra các Sở GTVT đã thực hiện 1.058.206 cuộc thanh tra, kiểm tra; quyết định xử phạt 1.524.752 vụ vi phạm với số tiền trên 3.426 tỷ đồng; tạm giữ 7.505 ô tô;

Từ năm 2009 đến hết tháng 12/2021, lực lượng Cảnh sát giao thông đã lập biên bản xử lý 65.200.379 trường hợp vi phạm, nộp kho bạc Nhà nước 33.235 tỷ đồng, tước giấy phép lái xe 3.895.548 trường hợp, tạm giữ 16.126.720 phương tiện.

Thông qua hoạt động tuần tra, kiểm soát, đã phát hiện và đấu tranh ngăn chặn có hiệu quả các loại tội phạm hoạt động trên tuyến giao thông. Đã khám phá 15.466

vụ, bắt 6.556 đối tượng có dấu hiệu phạm tội trên các tuyến giao thông, lập hồ sơ chuyển cơ quan chức năng xử lý theo quy định. Cảnh sát giao thông các địa phương đã phối hợp tổ chức công tác điều tra, giải quyết 204.961 vụ tai nạn giao thông và chuyển cơ quan Cảnh sát điều tra khởi tố 23.667 vụ, với 22.352 bị can (truy tố 21.536 vụ, với 16.906 bị cáo), các vụ còn lại đang điều tra và Cảnh sát giao thông đã xử lý hành chính, theo đúng quy định của pháp luật.

Bộ GTVT và Bộ Công an đã chỉ đạo lực lượng Thanh tra giao thông phối hợp với lực lượng Cảnh sát giao thông triển khai thực hiện Kế hoạch số 12593/KHPH-BGTVT-BCA ngày 21/11/2013 của liên Bộ GTVT - Công an về phối hợp xử lý hành vi vi phạm chở hàng vượt quá trọng tải của xe ô tô vận chuyển hàng hóa trên đường bộ; đưa vào hoạt động 63 trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động theo chế độ 24/24h các ngày trong tuần và tích hợp dữ liệu qua phần mềm giám sát quản lý dữ liệu tải trọng xe từ tháng 4/2014 đã có hiệu quả tích cực trong việc giảm xe chở hàng quá tải trọng trên đường bộ.

Tính từ 01/01/2014 đến 31/12/2018, các Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động, cố định và Thanh tra các Sở GTVT sử dụng cân xách tay đã tiến hành kiểm tra 2.219.424 xe, trong đó có 204.038 xe vi phạm, tước 91.773 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước 1.421,017 tỷ đồng. Lực lượng Thanh tra các Cục quản lý đường bộ đã tiến hành kiểm tra 3.247 xe, trong đó có 2.983 xe vi phạm tước 1.927 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước 74,008 tỷ đồng. Đến thời điểm hiện tại, Cục ĐBVN đã phối hợp với 63 địa phương tổ chức cho 3.044 doanh nghiệp đầu nguồn hàng ký cam kết không xếp hàng lên xe quá tải trọng; kiểm tra thực hiện các quy định về xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ tại cảng biển, cảng bến thủy nội địa trên địa bàn các tỉnh, thành phố: Quảng Ninh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu.

Xác định tầm quan trọng cũng như tính chất phức tạp của công tác kiểm soát tải trọng xe, ngay sau hội nghị tổng kết thực hiện Kế hoạch phối hợp số 12593/KHPH-BGTVT-BCA, Bộ GTVT và Công an đã chỉ đạo các cơ quan, đơn vị trực thuộc tiếp tục phối hợp chặt chẽ triển khai thực hiện nghiêm túc, quyết liệt công tác kiểm soát tải trọng xe theo chỉ đạo của Chính phủ, Ủy ban ATGT Quốc gia.

Trong 3 năm (2019-2021), Thanh tra giao thông đường bộ đã tiến hành kiểm tra 170.326 lượt phương tiện trong việc chấp hành các quy định về tải trọng phương tiện đường bộ và kích thước thùng xe tải tự đổ. Qua kiểm tra đã phát hiện và xử phạt Vi phạm hành chính 42.042 lượt phương tiện vi phạm với số tiền xử phạt trên 443 tỷ đồng; tước quyền sử dụng giấy phép lái xe đối với 14.640 trường hợp.

Như vậy, sau khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 có hiệu lực thi hành, hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành đã được các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Ủy ban nhân dân các tỉnh xây dựng và trình cơ quan có thẩm quyền ban hành hoặc ban hành theo thẩm quyền tương đối đầy đủ, cơ bản đáp ứng yêu cầu trong công tác quản lý nhà nước và theo kịp thực tiễn xã hội. Công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật được đẩy mạnh; hệ thống giao thông đường bộ

phát triển, công tác bảo trì đường bộ được tăng cường hơn trước; công tác quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, công tác đổi mới quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe đã được nâng cao chất lượng, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế; công tác quản lý vận tải đường bộ có nhiều chuyên biến tích cực, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải phát triển đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và đi lại của người dân; công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ được đẩy mạnh góp phần hạn chế tai nạn giao thông, đảm bảo sự an toàn, êm thuận, thông suốt của các tuyến quốc lộ.

1.8.2. Xử lý “điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông” đường bộ; khắc phục ùn tắc giao thông đường bộ; tổ chức cứu nạn, cứu hộ giao thông đường bộ

- Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục ĐBVN và các Khu Quản lý đường bộ, các Sở GTVT khẩn trương xử lý các điểm đen TNGT. Kịp thời cho phép đầu tư, xử lý các điểm đen tai nạn giao thông. Ưu tiên đưa các vị trí có nguy cơ mất an toàn giao thông vào kế hoạch bảo trì, nhằm xử lý sớm các yếu tố gây mất ATGT để nâng cao ATGT trên tuyến.

- Công tác sửa chữa, bổ sung biển báo hiệu đường bộ, hộ lan tôn sóng, vạch sơn kẻ đường luôn được ưu tiên thực hiện. Ngoài việc bố trí riêng các công trình sửa chữa tăng cường hệ thống an toàn giao thông, việc sửa chữa còn được tăng cường lồng ghép trong các công trình sửa chữa, các dự án hàng năm.

- Thực hiện tốt công tác đầu tư xây dựng, quản lý bảo trì và khai thác KCHTGT;

- Tích cực phối hợp với Cục Cảnh sát giao thông khảo sát, kiểm tra xử lý các điểm đen TNGT, điểm tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông và bất cập trong tổ chức giao thông;

a) Kết quả xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông trên hệ thống quốc lộ, từ năm 2015 đến năm 2023:

Năm	Điểm đen		Điểm tiềm ẩn		Tổng cộng		Ghi chú
	Số điểm	Kinh phí (tỷ đồng)	Số điểm	Kinh phí (tỷ đồng)	Số điểm	Kinh phí (tỷ đồng)	
Giai đoạn 2015÷2020	413	1.888	252	891	665	2.779	
Năm 2021	84	406	58	296	142	702	
Năm 2022	50	237	105	397	155	634	
Năm 2023	21	96	60	577	81	673	
Tổng (2015 ÷ 2023)	568	2.627	475	2.161	1.043	4.788	

b) Hạn chế, bất cập trong chính sách pháp luật về bảo đảm TTATGT đường bộ và nguyên nhân:

- Về nguồn vốn xử lý: Hàng năm, nguồn vốn chi thường xuyên được bố trí cho công tác Quản lý bảo trì đường bộ vào khoảng 10.000 - 12.000 tỷ đồng, chỉ đáp ứng khoảng 40% nhu cầu đối với hệ thống quốc lộ nói chung, dẫn đến khó khăn, hạn chế đối với kinh phí dành cho công tác xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT.

- Về phạm vi, quy mô của công tác quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ, trong đó có việc xử lý các điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT còn hạn chế do quy định của công tác bảo trì.

1.9. Bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, hành lang an toàn giao thông đường bộ

a) Phân loại đường bộ, tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ

Mạng lưới đường bộ được chia thành sáu hệ thống, gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng. Thẩm quyền phân loại, điều chỉnh hệ thống đường bộ và đặt tên, số hiệu đường bộ cũng đã được quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

Tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia các cấp đường đã được Bộ GTVT xây dựng, Bộ Khoa học và Công nghệ công bố, hướng dẫn thực hiện đầy đủ trong đó có tiêu chuẩn kỹ thuật đường cao tốc và các cấp kỹ thuật khác.

Đối với đường đô thị, Bộ Xây dựng đã xây dựng Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật – Công trình giao thông đô thị, Tiêu chuẩn thiết kế đường đô thị, trong đó quy định cụ thể về việc phân cấp, phân loại đường đô thị.

b) Phạm vi đất dành cho đường bộ, các quy định về đảm bảo kỹ thuật và an toàn giao thông

Quy định về phạm vi đất dành cho đường bộ, giới hạn hành lang an toàn được quy định chi tiết tại Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, Nghị định số 100/2013/NĐ-CP của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Trên cơ sở kết quả triển khai thực hiện Quyết định số 1856/QĐ-TTg ngày 27/12/2007, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 phê duyệt Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt giai đoạn 2014-2020; Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 3067/QĐ-BGTVT ngày 11/8/2014 về kế hoạch triển khai thực hiện Quyết định số 994/QĐ - TTg; các cơ quan quản lý đường bộ đã phối hợp với chính quyền địa phương thực hiện rà soát, thống kê hiện trạng hành lang an toàn đường bộ, trên cơ sở đó tuyên truyền, vận động và xử lý các vi phạm quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Công tác thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ: theo quy định tại Luật Giao thông đường bộ năm 2008, công trình đường bộ phải được thẩm định về an toàn giao thông từ khi lập dự án, thiết kế, thi công, trước và trong quá trình khai

thác. Về cơ bản, đến nay đã tương đối đầy đủ các văn bản quy phạm pháp luật để triển khai thực hiện. Công tác đào tạo, cấp chứng chỉ Thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ đã và đang được triển khai theo Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, Nghị định số 64/2016/NĐ-CP, Nghị định số 125/2018/NĐ-CP, Thông tư số 29/2017/TT-BGTVT ngày 01/9/2017. Tính đến 31/12/2023 đã đào tạo được nhiều khóa học và cấp được khoảng 1.600 chứng chỉ thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ. Nhiều công trình đường bộ cải tạo, nâng cấp, xây dựng mới; nhiều đoạn, tuyến đường bộ đang khai thác được thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đã phát huy được sự ưu việt của công tác thẩm định an toàn giao thông. Trong thời gian tới, Bộ GTVT triển khai đề án tăng cường công tác thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông trên đường cao tốc và quốc lộ để đảm bảo yêu cầu đặt ra hiện nay.

Về thi công trên đường bộ đang khai thác: Các quy định về việc thi công trên đường bộ đang khai thác tương đối đầy đủ và chi tiết, đơn giản hóa các thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho các đơn vị thi công, nhưng vẫn đáp ứng nhiệm vụ quản lý nhà nước, bảo đảm giao thông qua khu vực thi công được an toàn, thông suốt.

Triển khai thực hiện Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 và Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007, Nghị quyết số 88/NQ-CP ngày 24/8/2011 của Chính phủ, công tác quản lý hành lang an toàn đường bộ, đầu nối đường nhánh vào quốc lộ đã được chú trọng, góp phần nâng cao hiệu quả khai thác sử dụng kết cấu hạ tầng.

c) Công tác quản lý, khai thác, bảo trì đường bộ

Xác định công tác quản lý, bảo trì đường bộ có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn vận hành, khai thác và kéo dài tuổi thọ công trình, tiết kiệm được các khoản chi phí sửa chữa lớn hoặc đầu tư xây dựng mới. Chính vì vậy, công tác bảo trì đường bộ trong thời gian qua đã được thực hiện thường xuyên, kịp thời.

Năm 2013, Quỹ bảo trì đường bộ chính thức đi vào hoạt động với số thu phí của Quỹ Bảo trì trung ương năm 2013 đạt 4.668 tỷ, năm 2014 đạt 5.785 tỷ, năm 2015 đạt 6.791 tỷ, năm 2016 đạt 7.603 tỷ, năm 2017 đạt 7.878 tỷ, năm 2018 là 8.317 tỷ đồng và năm 2019 là 8.958 tỷ đồng từ phí sử dụng đường bộ thu qua đầu phương tiện. Đối với hệ thống quốc lộ, số thu của Quỹ năm 2013 đáp ứng 100%, năm 2014 đáp ứng được 39%, năm 2015 đáp ứng được 50%, năm 2016 đáp ứng được 46% và năm 2017 đáp ứng được 45%, năm 2018, 2019 đáp ứng được 35% nhu cầu vốn cho hoạt động quản lý, bảo trì đường bộ. Mặc dù Quỹ chưa đáp ứng được toàn bộ nhu cầu quản lý, bảo trì, ngân sách nhà nước vẫn phải cấp bù, tuy nhiên các số liệu này cho thấy, Quỹ bảo trì đường bộ là nguồn lực chính cho công tác quản lý bảo trì hệ thống đường bộ trước nhu cầu ngày càng cao về vốn và yêu cầu hiện đại hoá công tác quản lý bảo trì.

Từ năm 2020, thực hiện quy định tại Nghị định số 09/2020/NĐ-CP ngày 13/01/2020 của Chính phủ về bãi bỏ một số văn bản quy phạm pháp luật về Quỹ bảo trì đường bộ. Nguồn thu phí sử dụng đường bộ thực hiện nộp vào ngân sách

nhà nước và công tác chi quản lý, khai thác, bảo trì đường bộ được giao từ dự toán chi ngân sách nhà nước hàng năm theo quy định của Luật Ngân sách và tạo sự chủ động cho công tác chi theo dự toán giao.

Ngày 06/3/2013, Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 538/QĐ-BGTVT về phê duyệt Đề án đổi mới toàn diện công tác quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ. Trên cơ sở đó, đã chuyển toàn bộ các doanh nghiệp bảo trì ra khỏi hệ thống các cơ quan quản lý đường bộ và thực hiện đấu thầu qua mạng 100% các gói thầu duy tu, bảo dưỡng toàn bộ hệ thống quốc lộ đủ điều kiện; thông qua đó huy động các nguồn lực của xã hội tham gia công tác bảo trì đường bộ, đảm bảo công khai, minh bạch; áp dụng kịp thời các tiến bộ khoa học kỹ thuật, công nghệ mới vào công tác quản lý, bảo trì để sử dụng có hiệu quả nguồn kinh phí được giao; thông qua đó đảm bảo, duy trì chất lượng công trình đường bộ, khắc phục kịp thời các sự cố, hư hỏng trong quá trình khai thác, bảo đảm giao thông thuận lợi, thông suốt và an toàn, đáp ứng yêu cầu đảm bảo phát triển kinh tế xã hội, an ninh quốc phòng. Bộ GTVT cũng đã ban hành quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo chất lượng thực hiện và việc áp dụng hình thức bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đồng thời hướng dẫn các địa phương triển khai thực hiện tốt công tác quản lý, bảo trì hệ thống đường địa phương.

Hệ thống cơ sở dữ liệu đường bộ đã được xây dựng, dần đáp ứng yêu cầu quản lý hiện đại như: cơ sở dữ liệu về quản lý tài sản đường bộ, tình trạng mặt đường, quan trắc cầu dây văng, cầu trên quốc lộ, cầu trên đường địa phương, số hóa hồ sơ bảo trì đường bộ, cơ sở dữ liệu tải trọng cầu, cấp đường, khổ giới hạn đường và tình trạng kỹ thuật đường bộ giao cắt với đường sắt đã được công bố đăng tải công khai trên trang thông tin điện tử. Hệ thống Quản lý tài sản đường bộ RAMS đã hoàn thành xây dựng cơ sở dữ liệu 32 loại tài sản đường bộ theo Nghị định số 33/2019/NĐ-CP ngày 23/4/2019 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; Hệ thống Quản lý cầu quốc lộ VBMS đã hoàn thành xây dựng cơ sở dữ liệu 7679 cầu trên quốc lộ; Hệ thống Quản lý cầu địa phương LBMS đã hoàn thành xây dựng cơ sở dữ liệu 4148 cầu trên các tuyến đường địa phương quản lý; Hệ thống Quản lý tình trạng mặt đường PMS đã hoàn thành xây dựng cơ sở dữ liệu tình trạng mặt đường của 55.345km làn/24.594 km đường quốc lộ; Hệ thống quan trắc Cầu dây văng SHMS đã xây dựng hệ thống quản lý cơ sở dữ liệu quan trắc dao động tại 04 cầu lớn: Bãi Cháy, Mỹ Thuận, Rạch Miễu và Cần Thơ; Hệ thống quản lý hồ sơ số hóa lưu trữ cơ sở dữ liệu hồ sơ bảo trì đường bộ tại các Cục quản lý đường bộ qua các năm.

Công tác quản lý các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư được theo dõi, quan tâm sát sao trong giai đoạn vận hành, khai thác các dự án (chủ yếu là dự án BOT, BOO); ngoài việc theo dõi, đôn đốc, thanh tra, kiểm tra việc quản lý, khai thác, bảo trì các dự án BOT, các cơ quan có thẩm quyền đã chú trọng đến việc theo dõi, giám sát doanh thu thu phí của các dự án BOT nhằm đảm bảo tiền dịch vụ sử dụng đường bộ thu đúng, thu đủ, công khai, minh bạch và được quyết toán, điều chỉnh thời gian thu phí của từng dự án phù hợp với tình hình thực tế.

Từ năm 2017, việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ của các dự án BOT bắt đầu triển khai theo hình thức điện tử tự động không dừng theo Quyết định số 07/2017/QĐ-TTg ngày 27 tháng 3 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng. Đến nay, thực hiện Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/06/2020 của Thủ tướng Chính phủ việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng, toàn bộ 155 trạm thu phí trên toàn quốc đủ điều kiện triển khai đã được đầu tư, lắp đặt hoàn thiện thiết bị thu phí điện tử không dừng. Cơ bản tình hình hệ thống thu phí điện tử không dừng tại các trạm thu phí vận hành ổn định; toàn bộ các trạm thu phí trên các tuyến quốc lộ được vận hành thu phí theo phương án chỉ duy trì 01 làn thu phí hỗn hợp trên mỗi chiều xe chạy và các tuyến cao tốc đã thực hiện thu phí điện tử không dừng toàn bộ theo đúng chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ. Số lượng phương tiện dán thẻ, mở tài khoản thu phí tính đến ngày 18/12/2023 là 5.156.855 phương tiện đã dán thẻ tham gia dịch vụ; đạt khoảng 95% tổng số 5.411.685 phương tiện.

1.10. Thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; hợp tác quốc tế về bảo đảm TTATGT đường bộ.

Trước yêu cầu hội nhập quốc tế của Việt Nam nói chung và hội nhập quốc tế của ngành GTVT nói riêng, thực hiện nhiệm vụ Bộ GTVT giao, Tổng cục ĐBVN (nay là Cục ĐBVN) đã chủ trì xây dựng Đề án gia nhập Công ước quốc tế năm 1968 về Giao thông đường bộ và Công ước quốc tế năm 1968 về Biển báo - Tín hiệu đường bộ.

Công ước về Giao thông đường bộ được ký tại Viên, Cộng hòa Áo vào năm 1968 với mục đích tạo thuận lợi cho vận tải quốc tế và tăng cường an toàn giao thông đường bộ thông qua một bộ nguyên tắc chung về giao thông đường bộ; Công ước về Biển báo - Tín hiệu đường bộ được ký tại Viên, Cộng hòa Áo vào năm 1968, quy định một bộ tiêu chuẩn thống nhất về biển báo - tín hiệu đường bộ. Đây là hai trong số những văn kiện luật pháp quốc tế quan trọng liên quan tới an toàn giao thông đường bộ, được Liên Hợp quốc khuyến khích tất cả các nước thành viên tham gia để nâng cao mức độ an toàn giao thông đường bộ tại lãnh thổ các Bên tham gia và khuyến khích các Bên tham gia thực hiện các biện pháp giảm thiểu tai nạn giao thông để đạt được các Mục tiêu Thiên niên kỷ.

Việc tham gia 02 Công ước đã được Chính phủ đồng ý tại Nghị quyết số 141/NQ-CP ngày 31/12/2013 và Việt Nam đã hoàn thành các thủ tục gia nhập và nộp lưu chiểu tại Liên Hợp quốc ngày 20/8/2014. Hai Công ước chính thức có hiệu lực tại Việt Nam từ ngày 20/8/2015. Tổng cục ĐBVN (nay là Cục ĐBVN) đã chủ trì tổ chức triển khai các nội dung của 02 Công ước như: tham mưu xây dựng và ban hành quy định về cấp và sử dụng giấy phép lái xe quốc tế; in ấn và tuyên truyền giới thiệu 02 Công ước cho các cơ quan liên quan, các đơn vị trực thuộc, các Sở GTVT và doanh nghiệp; sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện quy định về biển báo - tín hiệu đường bộ trên hệ thống quốc lộ.

Triển khai các chương trình hợp tác tiểu vùng và khu vực để hình thành và phát triển các tuyến đường bộ đối ngoại như: các hành lang kinh tế Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS), Mạng đường bộ ASEAN, Mạng đường bộ châu Á. Qua đó hình thành các mạng lưới hạ tầng đường bộ hoàn chỉnh, an toàn và đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật, kết nối Việt Nam với các nước láng giềng và khu vực, tạo thuận lợi cho hợp tác và phát triển kinh tế, thương mại, du lịch, đầu tư và giao lưu nhân dân giữa Việt Nam và các nước trong khu vực.

Ký kết và triển khai thực hiện các hiệp định, nghị định thư song phương, khu vực và đa phương về tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải đường bộ qua biên giới. Đến nay, Việt Nam đã ký kết các Hiệp định, Nghị định thư song phương về tạo thuận lợi vận tải đường bộ qua biên giới với các nước láng giềng (Lào, Campuchia và Trung Quốc), tham gia các Hiệp định, Nghị định thư khu vực và đa phương (CLV, GMS, ASEAN) như: Bản ghi nhớ giữa Chính phủ các nước Vương quốc Campuchia, Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào và Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về vận tải đường bộ; Hiệp định về tạo thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa và người qua lại biên giới các nước Tiểu vùng Mê Công mở rộng (Hiệp định GMS-CBTA); Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi vận tải hành khách qua biên giới bằng phương tiện đường bộ (CBTP); Hiệp định khung ASEAN về tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT); Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi vận tải liên quốc gia (AFAFIST); Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức (AFAMT). Việc ký kết và triển khai thực hiện hiệu quả các điều ước quốc tế trên đã góp phần tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải đường bộ thông suốt, an toàn trên các tuyến đường 98.

Triển khai các hoạt động hợp tác quốc tế về an toàn giao thông đường bộ:

+ Ngày 25/10/2018, Tổng Cục ĐBVN (nay là Cục ĐBVN) và Công ty TNHH 3M Việt Nam thuộc Tập đoàn 3M (Hoa Kỳ) đã ký Thỏa thuận hợp tác tăng cường an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2018-2021. Sau khi kết thúc thời gian thực hiện Thỏa thuận, trên cơ sở đề nghị của Tập đoàn 3M, Công ty TNHH 3M Việt Nam, cũng như đánh giá của hai Bên về kết quả thực hiện Thỏa thuận, đại diện của Bộ GTVT là Cục ĐBVN đã ký kết "*Bản ghi nhớ về hợp tác nâng cao an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2024 - 2026 giữa Cục ĐBVN và Tập đoàn 3M*", nhằm phát huy những kết quả hợp tác đã đạt được thời gian qua, cũng như mở rộng hợp tác trong một số lĩnh vực mới mà cả hai Bên cùng quan tâm, trong đó bao gồm tổ chức các chương trình đào tạo, tập huấn, nâng cao năng lực và chia sẻ kinh nghiệm về an toàn giao thông cho cán bộ, chuyên gia của Việt Nam, triển khai các dự án thí điểm để thử nghiệm và đánh giá các giải pháp an toàn giao thông đường bộ mới ở Việt Nam.

+ Tham gia các cuộc họp nhóm công tác kỹ thuật về an toàn đường bộ và triển khai các hoạt động hợp tác với các nước ASEAN và giữa các nước ASEAN với các đối tác bên ngoài trong khuôn khổ Nhóm công tác vận tải mặt đất ASEAN (LTWG) và Nhóm công tác tạo thuận lợi vận tải ASEAN (TFWG).

+ Triển khai các hoạt động trong lĩnh vực đường bộ với vai trò là Đại biểu thứ nhất của Việt Nam tại Hiệp hội Đường bộ thế giới (PIARC). Từ năm 2009 đến nay, Tổng cục ĐBVN (nay là Cục ĐBVN) đã phối hợp tổ chức 02 Hội thảo quốc tế về an toàn đường bộ trong khuôn khổ PIARC: i) Hội thảo quốc tế về khai thác hầm đường bộ bền vững, tổ chức tháng 10/2013 tại Đà Nẵng; ii) Hội thảo quốc tế về Quản lý thảm họa và rủi ro đường bộ, tổ chức tháng 11/2018 tại Hà Nội.

2. Hạn chế, bất cập

2.1. Công tác xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, chính sách, chiến lược, quy hoạch GTVT đường bộ, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và tuyên truyền phổ biến pháp luật về giao thông đường bộ

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 có hiệu lực từ ngày 01/7/2009, tuy nhiên, vẫn còn một số văn bản quy định chi tiết ban hành chậm so với thời gian có hiệu lực của Luật như: Nghị định số 18/2012/NĐ-CP về Quỹ Bảo trì đường bộ. Đây là một nội dung hoàn toàn mới, phức tạp, cần thời gian để xây dựng, hoàn chỉnh trước khi ban hành; quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe, việc khám sức khỏe đối với người lái xe, khám sức khỏe định kỳ đối với người lái xe ô tô và quy định về cơ sở y tế khám sức khỏe cho người lái xe mới được ban hành ngày 21/8/2015 (Thông tư liên tịch số 24/2015/TTLT-BYT-BGTVT ngày 21/8/2015). Bên cạnh đó, một số văn bản quy phạm pháp luật về quản lý vận tải, xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường bộ có tính ổn định chưa cao do chưa bắt kịp với tốc độ phát triển của thị trường vận tải thực tế. Công tác xây dựng chính sách, chiến lược, quy hoạch đã đạt được kết quả nhất định, tuy nhiên còn một số hạn chế như: chưa sát với yêu cầu thực tiễn, áp dụng trong thời gian ngắn đã phải điều chỉnh hoặc thay thế.

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định về cả lĩnh vực Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, vận tải đường bộ và lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông, tuy nhiên không quy định rõ cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự an toàn giao thông.

Công tác tuyên truyền, phổ biến văn bản quy phạm pháp luật có nhiều chuyển biến tích cực, song nội dung tuyên truyền nhiều lúc chưa theo sát được những vấn đề “nóng” mà xã hội đang quan tâm, hình thức tuyên truyền vẫn còn hạn chế, quá trình triển khai trên các công cụ truyền thông mới còn nhiều hạn chế. Công tác phối hợp giữa các đơn vị, địa phương cũng như giữa các cơ quan quản lý nhà nước với doanh nghiệp có nơi chưa chặt chẽ, chưa tạo được sự thống nhất trong triển khai thực hiện.

2.2. Về quy tắc giao thông đường bộ

Quá trình nghiên cứu xây dựng quy định về hệ thống báo hiệu đường bộ đã tham khảo Công ước về giao thông đường bộ và Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968 (Công ước Viên 1968), tuy nhiên, vẫn còn một số quy định về quy tắc giao thông, về biển báo và tín hiệu đường bộ chưa phù hợp với Công ước

Viên 1968. Vì vậy, Bộ GTVT đã phải nghiên cứu sửa đổi, bổ sung để ban hành Quy chuẩn báo hiệu quốc gia về báo hiệu đường bộ mới (QC 41:2019/BGTVT) để phù hợp hơn với thực tiễn và Công ước Viên 1968.

Qua nghiên cứu cho thấy, một số quy định của Công ước Viên 1968 phù hợp với thực tế của Việt Nam nhưng chưa được nội luật hóa trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 như:

(1) Điểm c khoản 3 Điều 6 của Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 quy định hiệu lệnh của người điều khiển giao thông có hiệu lệnh “lắc đèn đỏ”. Hiện nay, quy định về tín hiệu trong ngành đường sắt đang sử dụng quy tắc này với đường sắt tại các nút giao giữa đường sắt và đường bộ phù hợp với tình hình thực tế nhưng chưa thể hiện đầy đủ trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

(2) Điều 10 khoản 5 và khoản 6 “Vị trí đường xe chạy”; Điều 11 khoản 6 điểm b và Điều 11 khoản 11 “Vượt và chạy theo dòng”; Điều 18 khoản 6 “Đường giao nhau và nghĩa vụ nhường đường”; Điều 19 điểm e “Đường giao với đường sắt”; Điều 20 khoản 2 “Những quy tắc đối với người đi bộ”; Điều 23 khoản 2 điểm a (iii) “Dừng và đỗ xe”; Điều 25 bis khoản 4 “Những quy định đặc biệt cho đường hầm với biển báo đặc biệt” của Công ước về giao thông đường bộ là phù hợp với thực tế của Việt Nam nhưng chưa được nội luật hóa trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

(3) Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 yêu cầu quy định việc người điều khiển phương tiện không được phép sử dụng điện thoại di động khi phương tiện đang di chuyển. Tuy nhiên, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã có quy định về việc người điều khiển xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy không được sử dụng điện thoại di động, chưa thể hiện quy định cấm người điều khiển ô tô sử dụng điện thoại di động.

(4) Đối với quy định về việc thắt dây an toàn: hiện nay, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đang quy định xe ô tô phải 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 (Điều 9 Khoản 2), tuy nhiên Công ước giao thông đường bộ năm 1968 lại quy định việc thắt dây an toàn là bắt buộc đối với người lái xe và hành khách đi trên phương tiện cơ giới ngồi tại những chỗ có trang bị dây đeo an toàn trừ trường hợp ngoại lệ theo quy định của Luật quốc gia. Việc quy định phải thắt dây an toàn đối với lái xe, người ngồi trong xe ô tô có trang bị dây an toàn là cần thiết nhằm đảm bảo an toàn cho người lái xe cũng như người ngồi trên xe. Qua theo dõi cho thấy, hầu hết các vụ tai nạn xe khách có thương vong lớn một phần là do hành khách không thắt dây an toàn.

(5) Khoản 1 Điều 27 Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 “Quy tắc đặc biệt cho người đi xe đạp, xe máy và mô tô” quy định “không cần cấm người đi xe đạp đi thành hai hàng hoặc nhiều hàng”. Hiện nay, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đang quy định đi một hàng (Điều 31 khoản 3). Tuy nhiên, việc đi hai hàng hay nhiều hàng sẽ không cần quy định đối với các tuyến đường dành riêng

cho loại phương tiện, bề rộng mặt đường đủ điều kiện có thể tổ chức giao thông phù hợp theo hình thức này.

(6) Ngoài ra còn một số nội dung khác chưa phù hợp giữa Luật Giao thông đường bộ năm 2008 với Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968, Công ước về giao thông đường bộ năm 1968 như: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống báo hiệu đường bộ, ký hiệu quốc gia trên xe rơ moóc, điều kiện, kỹ thuật của phương tiện, quy tắc dành cho người đi bộ. Vì vậy cần xem xét để quy định tại Luật Đường bộ (sửa đổi).

Mặt khác, một số quy tắc giao thông trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 chưa được hiểu thống nhất dẫn đến việc tranh cãi, vướng mắc trong quá trình thực hiện, đặc biệt khi giải quyết các vụ án liên quan đến an toàn giao thông đường bộ như:

(1) Sử dụng làn đường: tại khoản 1 Điều 13 quy định người điều khiển phương tiện chỉ được chuyển làn đường ở những nơi cho phép. Tuy nhiên, Luật không quy định thế nào là nơi cho phép chuyển làn, cũng không giao nhiệm vụ cho cơ quan nào có thẩm quyền quy định;

(2) Về lùi xe: quy định về lùi xe tại khoản 1 Điều 16 hiện phù hợp với xe ô tô và các loại xe tương tự ô tô nhưng chưa phù hợp với xe mô tô, xe đạp;

(3) Về dừng, đỗ xe: quy định tại Điều 18 hiện chưa phù hợp đối với xe mô tô, xe đạp vì vậy cần bổ sung quy định “đề xe”; phân định rạch ròi các quy định về dừng, đỗ, đề xe đối với các loại xe ô tô, mô tô, xe thô sơ để thuận tiện cho việc triển khai, áp dụng; Mặt khác, việc quy định cứng trong Luật về việc khi đỗ xe chiếm một phần đường xe chạy phải đặt ngay hai biển báo nguy hiểm ở phía trước và phía sau xe là chưa phù hợp đối với đường một chiều hoặc đường đôi (có dải phân cách giữa).

(4) Về xe ô tô, mô tô kéo theo xe khác: hiện nay Luật đã quy định về việc xe ô tô kéo xe khác và đã có quy định về việc cấm người điều khiển xe mô tô sử dụng xe để kéo, đẩy xe khác, nhưng chưa có quy định về việc cấm xe ô tô, mô tô đẩy xe khác, vật khác.

2.3. Về thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông đường bộ

Các quy định về thẩm định, thẩm tra an toàn giao thông đường bộ đã được quan tâm nghiên cứu xây dựng; đến nay, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quy định về lĩnh vực này đã cơ bản đầy đủ, tạo được hành lang pháp lý để triển khai thực hiện. Tuy nhiên, do lực lượng thẩm tra viên còn mỏng, công tác đào tạo, cấp chứng chỉ Thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ mới được triển khai từ cuối năm 2012 tới nay, nên trong thời gian qua mới chỉ ưu tiên thực hiện cho các dự án xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp;

2.4. Về kết cấu hạ tầng đường bộ

Kết cấu hạ tầng đường bộ đã có bước phát triển vượt bậc, tuy nhiên vẫn chưa

đáp ứng kịp nhu cầu phát triển thực tế. Số km đường cao tốc đưa vào khai thác mới đáp ứng được một phần yêu cầu phát triển kết cấu hạ tầng và kinh tế - xã hội hiện nay. Nhiều tuyến đường nhất là ở các vùng nông thôn, vùng sâu có nơi chưa được cải tạo nâng cấp, mở rộng do nguồn kinh phí hạn hẹp, dẫn đến tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông. Trên hệ thống quốc lộ hiện nay vẫn còn nhiều cầu cấm biển hạn chế tải trọng và cầu có khổ nhỏ hơn khổ nền đường, do đó yêu cầu thường xuyên phải được các đơn vị chuyên nghiệp kiểm tra, theo dõi và kiểm định khả năng chịu lực để việc khai thác được an toàn.

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 vào giờ cao điểm, trong đó có một phần là hạ tầng chưa đầy đủ, đồng bộ; hệ thống đường tỉnh thiếu vốn đầu tư xây dựng, chất lượng còn hạn chế; đường giao thông nông thôn, đặc biệt tại khu vực miền núi, vùng sâu, vùng xa còn khó khăn, chưa hoàn thành việc cứng hóa kết cấu mặt đường. Nhiều tuyến đường khó lưu thông khi có mưa lũ, sạt trượt. Bên cạnh đó còn nhiều cầu yếu trên tuyến cần sửa chữa, cải tạo. Trên đất liền vẫn còn một số huyện, xã ở vùng đồng bằng đường đến Trung tâm hành chính vẫn còn qua phà.

Theo quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, tỉ lệ quỹ đất giao thông đô thị so với đất xây dựng đô thị phải đảm bảo từ 16% - 20%, tuy nhiên, tỷ lệ quỹ đất giao thông đô thị hiện nay còn thấp hơn so với quy định, tại Thủ đô Hà Nội đạt 10,35%, tại Tp. Hồ Chí Minh đạt 12,76% (theo quy định là 24% đến 26%); mật độ mạng lưới đường đô thị đạt khoảng 2-4km/km² (chỉ tiêu theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng QCVN 01:2021/BXD là 4-6km/km²); chỉ tiêu diện tích bãi đỗ xe trên đầu người tại Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và các thành phố lớn khác hầu hết đều thấp so với quy chuẩn quy định (Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh đều dưới 0,5m²/ người, thấp so với quy định tại quy chuẩn QCVN 01:2021/BXD là 4m²/người).

Phạm vi đất dành cho đường bộ gồm đất của đường bộ và đất hành lang an toàn đường bộ; người đang sử dụng đất được pháp luật thừa nhận mà đất đó nằm trong hành lang an toàn đường bộ thì được tiếp tục sử dụng đất theo đúng mục đích đã được xác định và không được gây cản trở cho việc bảo vệ an toàn công trình đường bộ. Trường hợp việc sử dụng đất gây ảnh hưởng đến việc bảo vệ an toàn công trình đường bộ thì chủ công trình và người sử dụng đất phải có biện pháp khắc phục, nếu không khắc phục được thì Nhà nước thu hồi đất và bồi thường theo quy định của pháp luật. Tuy nhiên, nhiều vị trí hành lang an toàn đường bộ chưa được đền bù; nguồn vốn ngân sách nhà nước cấp hàng năm để thực hiện đền bù, thu hồi đất trong hành lang còn thiếu nhiều so với nhu cầu. Tình trạng người dân sử dụng trái phép hành lang mở lều quán kinh doanh thường xảy ra, cần có sự vào cuộc của các lực lượng chức năng để kiểm tra, xử lý, cưỡng chế.

Nguồn kinh phí thực hiện công tác bảo trì còn hạn chế so với nhu cầu thực tế (đối với hệ thống quốc lộ đáp ứng được khoảng 45% yêu cầu). Nguồn kinh phí bảo trì đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường nông thôn gặp nhiều khó khăn. Vốn

dành cho quản lý bảo trì thấp là một trong những nguyên nhân gây khó khăn cho công tác bảo trì đường bộ.

Mặt khác, nội hàm các khái niệm về “đường bộ”, “công trình đường bộ” còn có sự tranh cãi, khái niệm về “công trình đường bộ” đã tương đối chi tiết, tuy nhiên cọc mốc lộ giới hành lang an toàn đường bộ, cọc mốc đèn bù thu hồi đất (cọc mốc giải phóng mặt bằng) không nằm trên đường nhưng chưa được ghi cụ thể trong khái niệm “công trình đường bộ” mặc dù có thể coi là “công trình phụ trợ khác” nhưng cần thiết bổ sung để làm rõ, thuận tiện trong quá trình triển khai.

Về phân loại đường bộ: hiện nay mạng lưới đường bộ được chia thành 6 hệ thống gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng. Trong mạng lưới đường bộ chưa đề cập đến khái niệm giao thông nông thôn; phạm vi của đường bộ đối với ngõ, ngách... dẫn đến việc xem xét khung pháp lý liên quan đến tham gia giao thông, trách nhiệm xây dựng, quản lý, bảo trì... của hệ thống này khi không thuộc mạng lưới đường bộ.

Về quản lý, bảo trì đường bộ: theo quy định bảo trì đường bộ là thực hiện các công việc bảo dưỡng và sửa chữa đường bộ nhằm duy trì tiêu chuẩn kỹ thuật của đường đang khai thác. Tuy nhiên, ngoài 2 hoạt động nêu trên, công tác bảo trì công trình còn bao gồm cả hoạt động kiểm tra, quan trắc, kiểm định chất lượng công trình vì vậy cần bổ sung để các quy định về bảo trì đường bộ đầy đủ, thống nhất với quy định chung về bảo trì công trình xây dựng.

Các quy định liên quan đến đường cao tốc hiện nay mới được Luật Giao thông đường bộ năm 2008 điều tiết ở các quy định cơ bản nhất về quy tắc giao thông trên đường cao tốc. Các vấn đề liên quan đến quản lý, khai thác, bảo trì đường cao tốc đang được quy định tại văn bản dưới luật (Nghị định số 25/2023/NĐ-CP). Thực tế cho thấy, việc đầu tư vào đường cao tốc rất khó để kêu gọi các nhà đầu tư trong nước lẫn nhà đầu tư nước ngoài do hành lang pháp lý còn thiếu tính hấp dẫn đối với các nhà đầu tư. Do đó, để đảm bảo hành lang pháp lý cao, an toàn cho việc xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, cần có các quy định thống nhất, đồng bộ, chặt chẽ tại Luật Đường bộ (sửa đổi) về cơ chế quản lý, thu hút vốn đầu tư xây dựng trong lĩnh vực kết cấu hạ tầng đường cao tốc.

Việc quy định nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì đường bộ được bảo đảm từ Quỹ bảo trì đường bộ tại Điều 49 của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 không còn phù hợp với quy định hiện nay của Luật Ngân sách, Luật Phí và lệ phí; các nguồn thu liên quan đến sử dụng đường bộ hiện nay có phí sử dụng đường bộ phải nộp vào ngân sách nhà nước theo quy định vì vậy nguồn hình thành quỹ là do ngân sách nhà nước cấp và quản lý theo quy định của Luật Ngân sách.

2.5. Về quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ và vận tải đường bộ

Về công tác đào tạo, sát hạch và quản lý giấy phép lái xe: các quy định về điều kiện, tiêu chuẩn kỹ thuật của xe tập lái, xe sát hạch và giấy phép lái xe còn

chưa cụ thể với một số trường hợp đặc biệt như tình trạng khuyết tật của người học lái xe; nhiều trường hợp người bị tạm giữ GPLX vẫn giả khai báo mất để được cấp lại; việc quy định sử dụng thiết bị chấm điểm tự động sát hạch lái xe trong hình hạng A1, nhằm nâng cao chất lượng, hạn chế sự can thiệp của con người vào kết quả sát hạch, tránh việc di chuyển người từ các đô thị về khu vực nông thôn để sát hạch vẫn chưa thực sự phát huy hiệu quả. Do khó khăn trong việc thực hiện nên đã có một số địa phương đề nghị lùi thời hạn áp dụng thực hiện quy định sử dụng thiết bị chấm điểm tự động sát hạch lái xe nêu trên.

Đối chiếu mẫu giấy phép lái xe quốc gia quy định tại Phụ lục 6 “Giấy phép lái xe quốc gia” của Công ước Viên, giấy phép lái xe của Việt Nam đang sử dụng có một số điểm khác biệt về phân hạng và quy định về đánh số thể hiện nội dung ghi tại mặt trước. Mặc dù việc phân hạng và nội dung ghi trên giấy phép lái xe không khác nhiều nhưng để đảm bảo tính phù hợp, thống nhất và tạo thuận lợi trong hội nhập cũng cần phải xem xét để sửa đổi, bổ sung cho phù hợp. Bên cạnh đó, Công ước về giao thông đường bộ bắt buộc Luật quốc gia phải quy định công nhận giấy phép lái xe quốc tế của các nước thành viên Công ước cấp, tuy nhiên nội dung này chưa được đề cập trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

Vận tải đường bộ hiện phải đảm nhận tỷ trọng lớn, chưa cân đối với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ đã được nâng cao nhưng chưa đồng đều, còn các đơn vị vận tải nhỏ lẻ, manh mún; vẫn còn xe chạy rỗng, hiệu quả kinh doanh chưa cao; thị trường vận tải hàng hóa hiện mới đang từng bước minh bạch. Lực lượng cán bộ quản lý vận tải còn thiếu và không được thường xuyên cập nhật nhằm nắm bắt kịp sự thay đổi của thị trường vận tải thực tế; công tác quản lý lái xe và nhân viên phục vụ trên xe vẫn còn bất cập. Công tác thống kê số liệu về hoạt động vận tải của ngành GTVT chưa đáp ứng yêu cầu phục vụ cho việc hoạch định các chính sách phát triển của ngành và nền kinh tế.

Về trách nhiệm của lái xe: hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 mới chỉ quy định trách nhiệm đối với lái xe ô tô vận tải hành khách (Điều 70), chưa quy định trách nhiệm cụ thể đối với lái xe ô tô vận tải hàng hóa.

Về trách nhiệm của chủ phương tiện: hiện nay chưa quy định cụ thể về chủ phương tiện cũng như trách nhiệm của chủ phương tiện ngoài việc quy định trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa đối với hậu quả mà người làm công, người đại diện gây ra do thực hiện yêu cầu của người kinh doanh vận tải hàng hóa trái quy định của Luật Giao thông đường bộ.

Các quy định hiện hành chưa có quy định cụ thể các trách nhiệm khác của đơn vị kinh doanh vận tải khi thực hiện không đúng các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh dẫn đến tai nạn giao thông như: giao phương tiện cho người chưa được khám sức khỏe, ép thời gian giao hàng hoặc tăng chuyến dẫn đến người lái xe phải lái xe quá giờ, làm việc quá thời gian trong ngày theo quy định hoặc lái xe phải chạy quá tốc độ...

Đối với việc áp dụng, phát triển công nghệ phần mềm trong dịch vụ hỗ trợ vận tải (uber, grab taxi), hiện nay vẫn chưa có hành lang pháp lý rõ ràng để điều tiết các vấn đề có liên quan, trong đó phân định rõ trách nhiệm của các đơn vị tham gia vào các công đoạn của hoạt động vận tải gồm: đơn vị cung cấp phần mềm, đơn vị kinh doanh vận tải, đồng thời chưa phân định rõ trách nhiệm của các chủ thể trong việc chịu trách nhiệm, đảm bảo quyền lợi đối với hành khách và đảm bảo quyền lợi của người lái xe, giải quyết khiếu nại, thực hiện chương trình khuyến mãi, hợp đồng với lái xe,... Do đó cần phải rà soát để bổ sung thêm các nội dung này để đảm bảo điều chỉnh kịp thời các yêu cầu của thực tiễn phát sinh.

Về vận tải nội bộ: nghiên cứu bổ sung quy định đối với hoạt động vận tải nội bộ. Trong đó nghiên cứu để quy định các điều kiện đảm bảo an toàn giao thông, lắp thiết bị giám sát hành trình để quản lý hoạt động của phương tiện.

Trong quá trình thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP, các Sở GTVT đã bước đầu cấp giấy phép kinh doanh cho phương tiện kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp, theo đó các xe đều phải lắp thiết bị giám sát hành trình, có bộ phận theo dõi an toàn giao thông nên hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa đã đi vào nề nếp. Tính đến nay, theo thống kê chưa đầy đủ, tổng số phương tiện vận tải nội bộ là khá lớn (khoảng gần 400.000 phương tiện). Tuy nhiên, do thị trường kinh doanh vận tải hàng hóa vẫn còn nhỏ lẻ, ý thức chấp hành các quy định của chủ phương tiện, đặc biệt là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa còn hạn chế, nên thực tế hoạt động này vẫn còn diễn biến phức tạp, tình trạng xe chở quá tải, lái xe sử dụng các chất gây nghiện vẫn còn diễn ra, do đó đòi hỏi việc triển khai thực hiện ở các cấp, các ngành cần mạnh mẽ và quyết liệt hơn.

Về quản lý lái xe kinh doanh vận tải: Theo quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP, Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT thì đơn vị kinh doanh vận tải phải thực hiện quản lý lái xe, thực hiện cập nhật thông tin về lái xe vào Hồ sơ lý lịch lái xe và cung cấp thông tin thông qua phần mềm quản lý lái xe của Bộ GTVT. Tuy nhiên, việc này vẫn đang được thực hiện thủ công, dữ liệu cập nhật vào Hồ sơ lý lịch lái xe do đơn vị kinh doanh vận tải tự cập nhật và lưu trữ tại đơn vị, nguyên nhân do chưa có nguồn kinh phí để xây dựng phần mềm quản lý, chưa liên thông được các hệ thống quản lý vận tải hiện có

Hiện nay, theo Luật Giao thông đường bộ năm 2008, hoạt động kinh doanh vận tải đang được phân loại thành: xe buýt, xe taxi, xe tuyến cố định, xe hợp đồng, xe du lịch, kinh doanh vận tải hàng hóa thông thường, kinh doanh vận tải hàng hóa bằng taxi tải, kinh doanh vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng, kinh doanh vận tải hàng hóa nguy hiểm. Việc phân định trên đã gây khó khăn trong công tác quản lý cũng như gây ra tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa các loại hình có hoạt động tương tự nhau, cụ thể:

- 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 giữa các loại hình kinh doanh vận tải; tình trạng “xe dù, bến cóc” diễn biến phức tạp và ngày càng khó kiểm soát

giữa xe tuyến cố định và xe hợp đồng trá hình; một số loại hình kinh doanh dịch vụ vận tải mới hình thành chưa có quy định để quản lý kịp thời (xe hợp đồng điện tử) dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh với xe taxi.

Từ những phân tích nêu trên, cần nghiên cứu các giải pháp quản lý khoa học, toàn diện để sửa đổi các loại hình kinh doanh vận tải tại Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cho phù hợp với thực tế nhằm mục tiêu đảm bảo trật tự an toàn giao thông, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, minh bạch, bình đẳng giữa các đơn vị kinh doanh vận tải và giữa các loại hình vận tải, hạn chế tình trạng “xe dù, bến cóc”, xe hợp đồng trá hình tuyến cố định,...

Mặc dù công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đã cơ bản được kiểm soát nhưng một số địa phương vẫn còn hiện tượng xe chở hàng hóa quá tải trọng quy định; xe chở quá số lượng hành khách, hiện tượng giành khách, chạy ẩu, thu giá cước cao trong dịp lễ tết vẫn còn tồn tại. Công tác an toàn giao thông và kiểm soát tai nạn giao thông mặc dù đạt kết quả đáng khích lệ nhưng chưa bền vững, còn xảy ra nhiều vụ tai nạn gây thương vong lớn.

Việc bảo dưỡng, sửa chữa của chủ xe và của lái xe theo quy định của Thông tư số 53/2014/TT-BGTVT ngày 20/10/2014 chưa thực hiện tốt, còn tình trạng xe kém chất lượng không đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường vẫn tham gia giao thông; công tác quản lý xe máy điện, xe đạp điện chưa chặt chẽ.

2.6. Công tác xử lý vi phạm về giao thông đường bộ

Các hành vi vi phạm hành chính như: điều khiển xe không có giấy phép lái xe, đi không đúng làn đường, phần đường, đi vào đường cao tốc, chở quá khổ quá tải, xâm phạm công trình giao thông, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè còn diễn ra phức tạp. Công tác xử lý vi phạm chưa đạt được mục tiêu “mọi vi phạm đều phải được phát hiện, xử lý kịp thời, nghiêm minh” quy định trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cũng như Luật Xử lý vi phạm hành chính. Hệ thống điều khiển, giám sát giao thông còn thiếu; toàn hệ thống quốc lộ (trong đó có hệ thống đường cao tốc) còn thiếu các trung tâm điều khiển, điều hành giao thông, chưa có hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS), chưa có các trung tâm điều khiển xe đi trên các tuyến (trừ một số tuyến đường cao tốc và hầm Hải Vân).

2.7. Về thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; Hợp tác Quốc tế về bảo đảm TTATGT đường bộ.

- Việc triển khai các hiệp định, nghị định thư về vận tải đường bộ quốc tế khu vực, đa phương (GMS, ASEAN, UNESCAP) trên thực tế còn chậm, hiệu quả chưa cao.

- Đối với một số diễn đàn, cơ chế hợp tác đa phương (UNESCAP, APEC, PIARC), chưa phát huy được hết hiệu quả tham gia.

- Còn bất cập trong quá trình thực hiện Công ước về giao thông đường bộ năm 1968, Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968: Một số hạng GPLX quy định tại Luật GTĐB chưa phù hợp hoàn toàn với phân hạng của Công

ước; Việc chuyển đổi GPLX giấy phép lái xe hạng A4, B, D hiện hành chưa phù hợp hoàn toàn với Công ước; Việc đầu tư xe ô tô dùng cho công tác đào tạo và sát hạch lái xe còn nhiều bất cập.

II. ĐÁNH GIÁ CHUNG

1. Ưu điểm tổng quát về bảo đảm TTATGT lĩnh vực đường bộ

Trong thời gian qua, công tác bảo đảm TTATGT lĩnh vực đường bộ tiếp tục được Đảng, Nhà nước đặc biệt quan tâm; cụ thể hóa thông qua việc ban hành nhiều Chỉ thị, Nghị quyết chỉ đạo hoàn thiện hệ thống pháp luật, tăng cường thực hiện các giải pháp bảo đảm TTATGT. Với sự quan tâm, chỉ đạo sát sao đó và sự vào cuộc quyết liệt của các ngành, các cấp từ trung ương đến địa phương, nòng cốt là lực lượng Công an nhân dân và cán bộ công chức ngành Giao thông vận tải, công tác bảo đảm TTATGT đã đạt được nhiều kết quả tích cực, tai nạn giao thông tiếp tục được kiểm chế và giảm qua các năm; chuyển biến rõ nét trong việc nâng cao ý thức tự giác chấp hành các quy định về bảo đảm TTATGT, nhất là các vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông như vi phạm nồng độ cồn, vi phạm tốc độ, tải trọng...

2. Hạn chế, bất cập chủ yếu

Bên cạnh những ưu điểm, kết quả đã đạt được tình hình TTATGT lĩnh vực đường bộ còn diễn biến phức tạp và còn một số hạn chế, bất cập chủ yếu như sau:

- Tai nạn giao thông (TNGT) và thiệt hại do TNGT gây ra mặc dù đã giảm trên cả 3 tiêu chí, tuy nhiên vẫn ở mức cao.

- Trật tự ATGT, văn hóa tham gia giao thông còn chưa đạt theo mong muốn, còn có nơi, có thời điểm một bộ phận người dân vẫn xem nhẹ và vi phạm pháp luật về giao thông như: lái xe sử dụng cồn, ma túy, phóng nhanh, vượt ẩu, gây rối trật tự công cộng; vượt đèn đỏ, đi không đúng làn đường, phần đường; thanh thiếu niên tụ tập điều khiển xe tốc độ cao, lạng lách, đánh võng, đi ngược chiều; một số đơn vị kinh doanh vận tải chưa chấp hành tốt quy định về điều kiện đảm bảo ATGT trong hoạt động kinh doanh. Qua đó ảnh hưởng đến sự an toàn của người dân khi tham gia giao thông.

- Công tác quản lý nhà nước về TTATGT của một số bộ, ngành, địa phương còn hạn chế, một số nơi làm chưa thực sự quyết liệt, chưa phân định rõ trách nhiệm, chưa chủ động phát hiện và xử lý nghiêm khắc các tập thể, cá nhân vi phạm để răn đe, phòng ngừa sai phạm, tiêu cực trong quản lý nhà nước về giao thông. Công tác tuyên truyền còn hạn chế. Đầu tư nguồn lực, phương tiện, trang thiết bị, ứng dụng khoa học công nghệ trong hoạt động quản lý, giám sát, điều hành giao thông chưa tương xứng với yêu cầu, nhiệm vụ.

3. Nguyên nhân của những hạn chế, bất cập

3.1. Nguyên nhân chủ quan

- Các quy định của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực đường bộ còn có nội dung chưa theo kịp sự phát triển của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý giao thông đường bộ luôn có sự thay đổi.

- Hiệu quả của công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật của đơn vị kinh doanh vận tải đến người lái xe chưa thực sự được chú trọng quan tâm thường xuyên. Việc giáo dục ý thức chấp hành pháp luật TTATGT của nhiều gia đình còn xem nhẹ, còn giao xe cho người chưa đủ tuổi, đủ điều kiện để điều khiển tham gia giao thông.

- Một số địa phương, đơn vị chưa thực sự quyết liệt vào cuộc trong việc triển khai các giải pháp nhằm bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ; chưa quan tâm đúng mức trong việc quy hoạch, xây dựng, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Các địa phương thường xây dựng các khu dân cư, khu đô thị, khu công nghiệp, thương mại bám vào quốc lộ mà không xây dựng hệ thống đường gom, đường thoát nước làm hạn chế khả năng thông hành của quốc lộ, mất an toàn giao thông, gây ngập úng làm hư hỏng công trình đường bộ.

- Công tác quản lý nhà nước về GTVT cần được tăng cường hơn nữa để đáp ứng yêu cầu thực tiễn phát sinh, đội ngũ cán bộ làm công tác quản lý vận tải tại các địa phương còn rất hạn chế cả về số lượng và nghiệp vụ.

- Lực lượng làm công tác bảo đảm việc chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ còn có nơi thiếu về số lượng, hạn chế về chất lượng; chế độ, chính sách cho đội ngũ cán bộ thực thi nhiệm vụ chưa được quan tâm thỏa đáng.

3.2. Nguyên nhân khách quan

- Đồng thời cùng với sự phát triển của nền kinh tế là sự tăng mạnh về số lượng phương tiện tham gia giao thông và nhu cầu đi lại của người dân. Đặc biệt là tại các khu đô thị lớn, mật độ dân số quá cao ở khu vực trung tâm, tỷ lệ đất dành cho giao thông chưa đảm bảo trong khi các loại hình vận tải công cộng còn hạn chế, dịch vụ hỗ trợ hoạt động vận tải còn thiếu gây khó khăn trong việc tổ chức giao thông dẫn đến ùn tắc giao thông.

- Vận tải đường bộ (vận tải hành khách và vận tải hàng hóa) đang phải đảm nhiệm tỷ trọng lớn trong hoạt động vận tải nói chung (đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không).

- Ý thức của người dân còn hạn chế cùng với các thói quen, tập quán, cách nghĩ, cách làm lạc hậu bảo thủ còn tồn tại nhiều như thói quen đi lại tùy tiện; thói quen buôn bán nhỏ bám mặt đường, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè; nhiều người vi phạm không chấp hành các quyết định xử phạt của cơ quan chức năng.

- Hệ thống đường bộ được nâng cấp cải tạo chủ yếu là từ hệ thống đường cũ, do kinh phí đầu tư còn hạn hẹp, chỉ tập trung chính vào việc xây dựng các công trình đường bộ để phục vụ giao thông; chưa đền bù, thu hồi đủ phần đất của đường bộ (đất bảo vệ, bảo trì đường bộ), phần đất hành lang an toàn đường bộ hầu như chưa đền bù, hỗ trợ.

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn hẹp trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng trong toàn quốc là rất lớn. Việc tham gia xã hội hóa đầu tư xây dựng đường bộ chủ yếu ở các tuyến đường lớn, trọng điểm vì vậy các tuyến đường địa phương, vùng sâu, vùng xa chưa được xây dựng, nâng cấp, cải tạo. Mặt khác, việc mở rộng, nâng cấp, cải tạo đường bộ đặc biệt là công tác giải phóng mặt bằng cần đến nguồn lực và sự đồng thuận lớn của các tổ chức, cá nhân.

- Hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan được cập nhật, sửa đổi, bổ sung, tuy nhiên chưa thực sự đồng bộ, đôi khi gây lúng túng cho các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong việc áp dụng, thực thi các cơ chế, chính sách;

- Các hiệp định, nghị định thư về vận tải đường bộ quốc tế khu vực GMS, ASEAN được ký kết, đi vào triển khai thực hiện cần sự đồng thuận, tích cực phối hợp triển khai giữa các cơ quan hữu quan của tất cả các nước thành viên. Tuy nhiên giữa các nước tham gia vẫn có sự khác biệt về pháp luật, đặc điểm, điều kiện phát triển, cũng như mục đích tham gia của mỗi nước. Do vậy, trong thời gian tới, Bộ GTVT sẽ chủ động, kết hợp trao đổi qua kênh song phương để thúc đẩy triển khai.

4. Những bài học kinh nghiệm

Tình hình TTATGT hiện nay đặt ra yêu cầu cấp bách phải có tư duy, nhận thức, phương pháp, cách làm mới, quyết liệt hơn trong lãnh đạo, quản lý, điều hành, tổ chức thực hiện của các cấp, các ngành trong công tác bảo đảm TTATGT và đòi hỏi ý thức rất cao của người dân trong chấp hành pháp luật khi tham gia giao thông. Công tác bảo đảm TTATGT phải quán triệt quan điểm: Đổi mới về tư duy, nhận thức và hành động, xác định bảo đảm TTATGT là động lực phát triển kinh tế - xã hội, là thành tố quan trọng trong bảo đảm an ninh con người, an ninh chính trị, trật tự, an toàn xã hội của đất nước. Lấy người dân là trung tâm, là chủ thể, động lực, nguồn lực; đặt an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người dân là trên hết, trước hết; bảo đảm các quyền lợi cho người dân là ưu tiên hàng đầu trong mọi hoạt động của lực lượng chức năng.

Mục tiêu đối với công tác bảo đảm TTATGT là: Thiết lập trật tự, kỷ cương trong chấp hành pháp luật về giao thông của cả người tham gia giao thông và lực lượng thực thi pháp luật về giao thông; xây dựng ý thức tự giác, ứng xử văn minh, chuẩn mực của người dân khi tham gia giao thông, từng bước hình thành rõ nét văn hóa giao thông trong Nhân dân; giảm thiểu TNGT, trọng tâm là bảo đảm an ninh, an toàn sức khỏe, tính mạng, tài sản của Nhân dân; khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông. Các bài học kinh nghiệm được đúc kết:

- Cần tiếp tục tập trung triển khai thực hiện nghiêm túc, hiệu quả các chủ trương chỉ đạo của Đảng, Nhà nước trong công tác bảo đảm TTATGT. Các bộ, ngành, địa phương phải thực hiện đầy đủ trách nhiệm trong quản lý nhà nước về bảo đảm TTATGT. Người đứng đầu cấp ủy, chính quyền các cấp chịu trách nhiệm toàn diện về công tác bảo đảm TTATGT trên địa bàn phụ trách.

- Xem xét, xử lý trách nhiệm người đứng đầu cấp ủy, chính quyền địa phương nếu để tình hình TTATGT xảy ra phức tạp trên địa bàn do thiếu lãnh đạo, chỉ đạo, thanh tra, kiểm tra, giám sát hoặc thực hiện không đầy đủ trách nhiệm trong phạm vi quản lý. Tất cả các vụ TNGT gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng xảy ra phải được xem xét, cá thể hóa, xử lý trách nhiệm của các tập thể, cá nhân liên quan.

- Siết chặt kỷ luật, kỷ cương, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về bảo đảm TTATGT. Tăng cường thanh tra, kiểm tra, điều tra, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật, sai phạm, tiêu cực của các cơ quan quản lý nhà nước về giao thông, lực lượng thực thi pháp luật về giao thông, chính quyền địa phương và các lực lượng khác có liên quan đến đầu tư xây dựng, quản lý hành lang an toàn giao thông (ATGT).

- Trong quá trình xử lý các vi phạm pháp luật về giao thông phải tuyệt đối thượng tôn pháp luật, “không có vùng cấm, không có ngoại lệ”, tất cả các hành vi vi phạm về TTATGT phải được xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật. Nghiêm cấm cán bộ, đảng viên can thiệp, tác động vào quá trình xử lý vi phạm pháp luật về giao thông của các cơ quan chức năng; nghiêm cấm lực lượng chức năng “xuê xoa”, bỏ qua trong xử lý vi phạm dưới mọi hình thức.

- Mọi cán bộ, đảng viên vi phạm pháp luật về giao thông phải được thông báo về cơ quan, đơn vị để xử lý nghiêm theo quy định của Đảng, của từng ngành, cơ quan, đơn vị. Cương quyết khởi tố, điều tra, xử lý nghiêm các vụ TNGT có dấu hiệu tội phạm và đối tượng chống người thi hành công vụ theo đúng quy định của pháp luật.

- Từng địa phương phải có kế hoạch cụ thể để kiểm soát nồng độ cồn đối với từng tuyến, từng địa bàn

- Các bộ, ban, ngành, cấp ủy, chính quyền địa phương các cấp tập trung phát hiện, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm là nguyên nhân chính dẫn đến các vụ TNGT nghiêm trọng, như điều khiển phương tiện quá tốc độ cho phép, vi phạm nồng độ cồn, ma túy, “coi nới” thành, thùng xe, chở hàng quá khổ, quá tải... Phải tiếp tục thực hiện quyết liệt việc kiểm soát, xử lý đối với người điều khiển phương tiện có nồng độ cồn nhằm tạo chuyển biến tích cực, tiến tới hình thành thói quen, văn hóa “đã uống rượu bia không lái xe”, trước hết trong đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức, lực lượng vũ trang đến Nhân dân.

- Từng địa phương phải có kế hoạch cụ thể để kiểm soát nồng độ cồn đối với từng tuyến, từng địa bàn, tập trung các thành phố, thị xã, thị trấn, khu công nghiệp đông công nhân, khu du lịch... Tuyệt đối không vì lợi ích kinh tế mà xem nhẹ việc phòng, chống tác hại của rượu, bia đối với sức khỏe Nhân dân, cộng đồng, ATGT, trật tự an toàn xã hội. Căn cứ tình hình thực tiễn, hằng năm tổ chức tổng kiểm soát các loại phương tiện trên toàn quốc, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm và kiên quyết yêu cầu dừng hoạt động đối với các xe hết niên hạn sử dụng, hết hạn đăng kiểm.

- Tiếp tục đổi mới về nội dung, hình thức công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông theo hướng dễ hiểu, dễ tiếp thu, phù hợp với từng vùng, khu vực, địa bàn, lứa tuổi, tôn giáo, nhất là thanh, thiếu niên, học sinh, sinh viên... nhằm tạo sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức và hành động của các cấp, các ngành và Nhân dân trong công tác bảo đảm TTATGT; mỗi người dân phải có ý thức tự bảo vệ mình và trách nhiệm bảo vệ người khác khi tham gia giao thông.

- Xây dựng, nhân rộng, duy trì hoạt động các mô hình hiệu quả, cách làm hay trong công tác bảo đảm TTATGT. Ứng dụng công nghệ hiện đại trong quản trị thông tin truyền thông để phát hiện, dự báo các xu hướng thông tin tích cực và tiêu cực, có lợi và bất lợi cho công tác chỉ đạo điều hành về công tác bảo đảm TTATGT đường bộ.

- Tập trung rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện thể chế, cơ chế, chính sách pháp luật về TTATGT đáp ứng kịp thời yêu cầu thực tiễn phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật, trọng tâm là khẩn trương hoàn thiện Dự án Luật TTATGT đường bộ và Luật Đường bộ, trình Quốc hội thông qua. Rà soát, nghiên cứu sửa đổi các chế tài trong Luật Hình sự, Luật Xử lý vi phạm hành chính đối với lĩnh vực giao thông đường bộ theo hướng tăng nặng mức xử phạt đối với các hành vi nguy hiểm, là nguyên nhân trực tiếp gây TNGT như vi phạm nồng độ cồn, ma túy, vi phạm tốc độ, vượt đèn đỏ, chở quá tải trọng cho phép...

- Nâng cao hiệu quả công tác đăng ký, quản lý phương tiện cơ giới đường bộ theo hướng định danh phương tiện gắn với định danh cá nhân

- Các bộ, ban, ngành, cấp ủy, chính quyền địa phương các cấp xây dựng lộ trình thực hiện đồng bộ quy hoạch hạ tầng giao thông gắn với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của ngành, lĩnh vực, địa phương...; nâng cao chất lượng, đẩy nhanh tiến độ, xây dựng các công trình hạ tầng giao thông, các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông trọng điểm; tổ chức và tổ chức lại giao thông khoa học, hợp lý, đồng bộ gắn với việc bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông, nhất là hành lang ATGT.

- Không đưa vào sử dụng các công trình giao thông khi chưa được nghiệm thu theo quy định của pháp luật về xây dựng. Khắc phục kịp thời các "điểm đen", "điểm tiềm ẩn" TNGT và các bất hợp lý trong tổ chức giao thông. Bảo đảm và tiếp tục nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ; hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật phương tiện và hạ tầng.

- Nâng cao hiệu quả công tác đăng ký, quản lý phương tiện cơ giới đường bộ theo hướng định danh phương tiện gắn với định danh cá nhân. Nghiên cứu, thể chế hóa phương thức cấp biển kiểm soát phương tiện có giới hạn và trả phí sở hữu biển kiểm soát để khai thác hiệu quả, tránh lãng phí tài sản công, nguồn tài nguyên biển số.

- Tăng cường nguồn lực đầu tư cơ sở vật chất, trang bị phương tiện cho các lực lượng chuyên trách bảo đảm TTATGT. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông

tin, chuyên đổi số trong hoạt động quản lý, giám sát, điều hành giao thông, tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm, điều tra TNGT...; bảo đảm khả năng kết nối, tích hợp, chia sẻ, sử dụng chung các cơ sở dữ liệu giữa ngành Giao thông vận tải, Công an, Y tế, Tài chính, Ngân hàng... Huy động, sử dụng linh hoạt các nguồn lực để tăng cường năng lực cho các lực lượng chuyên trách bảo đảm TTATGT; năng lực cứu nạn, cứu hộ, cứu chữa nạn nhân.

- Triển khai đồng bộ các giải pháp phòng ngừa, khắc phục ùn tắc giao thông tại các đô thị lớn, đặc biệt là Thủ đô Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và các tuyến cao tốc, quốc lộ trọng điểm kết nối liên tỉnh. Tổ chức phân luồng, phân tuyến giao thông khoa học, hợp lý; tăng cường các giải pháp bảo đảm trật tự đô thị, quản lý lòng đường, hè phố, xử lý nghiêm các vi phạm đi đôi với việc sắp xếp nơi trông giữ xe, xây dựng, áp dụng phổ cập mô hình các bãi đỗ xe thông minh ngầm hoặc nhiều tầng tại các đô thị lớn.

Phần III KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT

Để nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực GTVT đường bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, trong thời gian tới, cần tiếp tục thực hiện một số nhiệm vụ trọng tâm sau:

1. Rà soát, điều chỉnh trong quá trình xây dựng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, sửa đổi Luật Đường bộ nhằm phù hợp với Công ước về giao thông đường bộ năm 1968, Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968 và thực tiễn phát sinh, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật, tạo cơ chế thúc đẩy mạnh mẽ cho sự đầu tư, phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; đảm bảo an toàn giao thông đường bộ và chống ùn tắc giao thông.

2. Tiếp tục rà soát để xây dựng, sửa đổi, bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về GTVT đường bộ để hoàn thiện hành lang pháp lý nhằm tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Trọng tâm là các văn bản liên quan đến quản lý hoạt động vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện, xây dựng và bảo trì công trình đường bộ; chính sách xã hội hóa, nhất là xã hội hóa đầu tư xây dựng đường bộ theo các hình thức đối tác công tư, v.v...

3. Tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển giao thông đường bộ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt: tăng cường các giải pháp huy động các nguồn lực đầu tư vào kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo các hình thức đối tác công tư (trong tổ chức thực hiện, tăng cường quản lý chặt chẽ từ khâu chuẩn bị đầu tư, lựa chọn phương án tối ưu, lựa chọn nhà thầu, v.v...) để tiết kiệm chi phí và đảm bảo chất lượng; ưu tiên đầu tư xử lý cầu yếu, tạo đồng bộ giữa cầu với đường nhằm đảm bảo an toàn giao thông, nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

4. Thực hiện đổi mới công tác quản lý, bảo trì đường bộ: tiếp tục đẩy mạnh việc thực hiện Đề án đổi mới công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ, trong đó cần chú trọng đến công tác xã hội hóa nhân lực và nguồn lực tham gia vào công tác quản lý, bảo trì quốc lộ; đẩy mạnh áp dụng khoa học công nghệ trong bảo trì đường bộ; xây dựng hệ thống quản lý giao thông thông minh, nhất là đối với đường cao tốc; hoàn thiện cơ sở dữ liệu cầu đường; triển khai thực hiện Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ giai đoạn 2014-2020 theo lộ trình Quyết định 994/QĐ-TTg ngày 29/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ.

Đối với đường địa phương, đề nghị các Sở GTVT tham mưu cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có kế hoạch tăng cường đầu tư cho công tác bảo trì; phân công, phân cấp hợp lý; đổi mới cơ chế quản lý phù hợp với các quy định hiện hành.

5. Tăng cường công tác bảo đảm an toàn giao thông và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:

- Rà soát, điều chỉnh bất hợp lý của hệ thống báo hiệu đường bộ; đề nghị các địa phương từng bước thiết lập hệ thống báo hiệu trên các tuyến đường xã, thôn xóm, bản làng, ...

- Tăng cường công tác thẩm định an toàn giao thông đối với công trình đầu tư mới, nâng cấp, cải tạo và đang khai thác

- Tổ chức thống kê, theo dõi, xử lý kịp thời các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông.

- Tăng cường kiểm soát tải trọng phương tiện kết hợp với các biện pháp quản lý khác để ngăn chặn có hiệu quả tình trạng xe quá tải lưu thông gây hư hại cầu đường.

- Tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, xử lý nghiêm các hành vi gây mất an toàn giao thông, đặc biệt là hành vi điều khiển phương tiện khi có nồng độ cồn, hành vi vận chuyển quá tải trọng cho phép ảnh hưởng đến an toàn, bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

6. Đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng cơ sở dữ liệu về vận tải nhằm nâng cao hiệu quả, hiệu lực của công tác quản lý vận tải. Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải, đặc biệt là việc theo dõi, chấn chỉnh và xử lý vi phạm thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình.

7. Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền phải đi đôi với bảo đảm cơ sở vật chất, nguồn lực tài chính để tổ chức thực hiện có hiệu quả; gắn việc phân định thẩm quyền, trách nhiệm giữa các cấp, các ngành với đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, bảo đảm các điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các thành phần kinh tế trong môi trường kinh doanh, thông thoáng, bình đẳng trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

8. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong tổ chức giao thông, kinh doanh vận tải đường bộ; quản lý kết cấu hạ tầng, quản lý hoạt động vận tải, điều hành, giám sát, xử lý vi phạm hành chính.

9. Về thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; Hợp tác Quốc tế về bảo đảm TTATGT đường bộ.

- Thúc đẩy triển khai các hiệp định, nghị định thư khu vực, đa phương về vận tải đường bộ (Hiệp định GMS-CBTA, Hiệp định ASEAN CBTP, AFAFGIT);

- Tiếp tục triển khai thực hiện các hoạt động hợp tác song phương và đa phương, thu hút nguồn đầu tư tài chính từ các nhà tài trợ nước ngoài, các tổ chức quốc tế cho an toàn giao thông đường bộ, quản lý bảo trì đường bộ, vận tải đường bộ, phương tiện người lái và công tác bảo vệ môi trường và ứng phó biến đổi khí hậu.

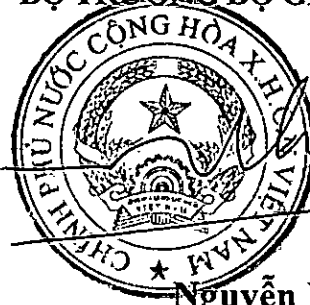
Trên cơ sở các nội dung trọng tâm cần được tập trung nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực GTVT đường bộ, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và đảm bảo an toàn giao thông đường bộ nêu trên, kiến nghị Quốc hội sớm ban hành Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2008 phù hợp với điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên nhằm đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật, nâng cao chất lượng, hiệu quả quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; thúc đẩy sự đầu tư, phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; tăng cường cơ chế, chính sách đầu tư cho công tác giám sát, điều hành, xử lý vi phạm về giao thông góp phần chống ùn tắc giao thông, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Trên đây là Báo cáo của Chính phủ về “Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023 đối với lĩnh vực đường bộ”. Chính phủ mong tiếp tục nhận được sự chỉ đạo của Quốc hội và sự giám sát thường xuyên của các Ủy ban của Quốc hội./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng CP (để b/c);
- Các Phó Thủ tướng CP;
- Văn phòng Trung ương;
- Ban Tuyên giáo Trung ương;
- Văn phòng Quốc hội;
- Các Ủy ban của Quốc hội;
- Các Bộ: Giao thông vận tải, Quốc phòng, Công an, Thông tin và Truyền thông, Xây dựng, Tài chính, Tư pháp, Y tế, Giáo dục và ĐT;
- Văn phòng UBATGTQG;
- VPCP: BTCN, các Phó Chủ nhiệm, Trợ lý TTg, TGĐ Công TĐT, các Vụ: TH, KTTH, PL, KGVX, NC, QHDP;
- Lưu: VT, CN (3) pvc. 26

**TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**



Nguyễn Văn Thắng

Phụ lục
DANH MỤC CÁC VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT QUY ĐỊNH CHI TIẾT
LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2008

(Kèm theo báo cáo số 10 /BC-CP ngày 22 tháng 3 năm 2024)

TT	Căn cứ ban hành	Văn bản hiện hành	Cơ quan soạn thảo
I	Nghị định		
1	Khoản 3 Điều 40; Khoản 2 Điều 42; Khoản 5 Điều 43; Khoản 3 Điều 44; Điểm đ Khoản 4 Điều 52	<p>- Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/12/2009 về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ</p> <p>- Nghị định số 100/2013/NĐ-CP ngày 3/9/2013 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ</p> <p>- Nghị định số 64/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ</p> <p>- Nghị định số 117/2021/NĐ-CP ngày 22/12/2021 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ</p>	Bộ GTVT

TT	Căn cứ ban hành	Văn bản hiện hành	Cơ quan soạn thảo
2	Khoản 3 Điều 49	<ul style="list-style-type: none"> - Nghị định số 18/2012/NĐ-CP về Quỹ bảo trì đường bộ; - Nghị định số 56/2014/NĐ-CP ngày 30/5/2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13 tháng 3 năm 2012 Nghị định Quỹ Bảo trì đường bộ; - Nghị định số 28/2016/NĐ-CP ngày 20/4/2016 sửa đổi một số Điều của Nghị định số 56/2014/NĐ-CP ngày 30 tháng 5 năm 2014 và Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13 tháng 3 năm 2012 của Chính phủ về Quỹ bảo trì đường bộ. 	Bộ GTVT
3	Khoản 4 Điều 53 Điểm c Khoản 1 Điều 53	Nghị định 95/2009/NĐ-CP quy định niên hạn sử dụng của ô tô tải và ô tô chở người	Bộ GTVT
4	Khoản 3 Điều 66, Khoản 4 Điều 67; Khoản 3 Điều 73	Nghị định 10/2020/NĐ-CP về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô	Bộ GTVT
5	Khoản 3 Điều 78	Nghị định 42/2020/NĐ-CP quy định danh mục hàng nguy hiểm, vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường bộ	Bộ GTVT
6	Khoản 2 Điều 81	<ul style="list-style-type: none"> - Nghị định 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức - Nghị định số 144/2018/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung các Nghị định về vận tải đa phương thức 	Bộ GTVT
7	Khoản 2 Điều 22 Khoản 3 Điều 87	Nghị định số 109/2009/NĐ-CP quy định về tín hiệu của xe được quyền ưu tiên	Bộ Công an

TT	Căn cứ ban hành	Văn bản hiện hành	Cơ quan soạn thảo
II	Thông tư		
1	Khoản 8 Điều 10	Thông tư số 54/2019/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ	Bộ GTVT
2	Khoản 2 Điều 12	Thông tư số 31/2019/TT-BGTVT quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ	Bộ GTVT
3	Khoản 3 Điều 20; Khoản 3 Điều 28	Thông tư số 46/2015/TT-BGTVT quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông.	Bộ GTVT
4	Khoản 6 Điều 38	Thông tư 58/2009/TT-BCA (C11) quy định và hướng dẫn việc thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ	Bộ Công an
5	Khoản 4 Điều 48	Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT quy định về quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ	Bộ GTVT

TT	Căn cứ ban hành	Văn bản hiện hành	Cơ quan soạn thảo
6	Khoản 5 Điều 51	<ul style="list-style-type: none"> - Thông tư số 49/2012/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách; - Thông tư số 48/2012/TT-BGTVT ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ - Thông tư số 09/2013/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn quốc gia về trạm kiểm tra tải trọng xe - Thông tư số 45/2021/TT-BGTVT quy định về xây dựng, tổ chức và hoạt động của trạm thu phí đường bộ - Thông tư số 10/2012/TT-BGTVT quy định về tổ chức và hoạt động của trạm kiểm tra tải trọng 	Bộ GTVT
7	Khoản 6 Điều 55	<p>Thông tư số 70/2015/TT-BGTVT quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ</p> <p>Thông tư số 29/2012/TT-BCA quy định việc tổ chức kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô, xe máy chuyên dùng trong Công an nhân dân</p>	<p>Bộ GTVT</p> <p>Bộ Công an</p>
8	Khoản 2 Điều 54	<ul style="list-style-type: none"> - Thông tư số 15/2014/TT-BCA về đăng ký xe - Thông tư số 67/2017/TT-BCA sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số <u>15/2014/TT-BCA</u> ngày 04 tháng 4 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về đăng ký xe 	Bộ Công an

TT	Căn cứ ban hành	Văn bản hiện hành	Cơ quan soạn thảo
		<p>- Thông tư số 102/TT-BQP quy định đăng ký, quản lý, sử dụng xe cơ giới trong Bộ Quốc phòng</p> <p>- Thông tư số 172/2018/TT-BQP sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 102/2016/TT-BQP ngày 29 tháng 6 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định về đăng ký, quản lý, sử dụng xe cơ giới trong Bộ Quốc phòng</p>	Bộ Quốc phòng
9	Khoản 6 Điều 57	<p>Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT quy định về đăng ký xe máy chuyên dùng</p>	Bộ GTVT
		<p>Thông tư số 89/2015/TT-BGTVT quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe máy chuyên dùng</p>	Bộ GTVT
10	Khoản 2 Điều 60	<p>Thông tư liên tịch số 24/2015/TTLT-BYT-BGTVT quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe</p>	Bộ Y tế
11	Khoản 10 Điều 61	<p>- Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ</p> <p>- Thông tư số 38/2019/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số <u>12/2017/TT-BGTVT</u> ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ</p> <p>- Thông tư số 01/2021/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số <u>29/2015/TT-BGTVT</u> ngày 06 tháng 7 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế</p>	Bộ GTVT

TT	Căn cứ ban hành	Văn bản hiện hành	Cơ quan soạn thảo
		<p>và Thông tư số <u>12/2017/TT-BGTVT</u> ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ</p> <p>- Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ</p>	
		<p>- Thông tư số 53/2015/TT-BCA quy định về đào tạo, sát hạch, cấp quản lý giấy phép lái xe trong Công an nhân dân</p> <p>- Thông tư số 57/2017/TT-BCA sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 53/2015/TT-BCA ngày 20 tháng 10 năm 2015 của Bộ Công an quy định về đào tạo, sát hạch, cấp, quản lý giấy phép lái xe trong Công an nhân dân</p>	Bộ Công an
		<p>- Thông tư số 93/2016/TT-BQP quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe quân sự</p> <p>- Thông tư số 13/2013/TT-BQP kiểm tra, giám sát công tác đào tạo, sát hạch lái xe mô tô, ô tô quân sự và trách nhiệm của cơ quan, đơn vị tổ chức</p>	Bộ Quốc phòng
12	Khoản 2 Điều 68, khoản 2 Điều 80, khoản 2 Điều 82	Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT quy định về tổ chức, hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải	Bộ GTVT

TT	Căn cứ ban hành	Văn bản hiện hành	Cơ quan soạn thảo
13	Khoản 2 Điều 87	Thông tư số 65/2020/TT-BGTVT quy định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung và quy trình tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông	Bộ Công an
		Thông tư số 72/2019/TT-BCA ngày 12/12/2019 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định việc tổ chức kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô, xe máy chuyên dùng trong Công an nhân dân (thay thế Thông tư số 29/2012/TT-BCA)	Bộ Công an
		Thông tư số 24/2023/TT-BCA ngày 01/7/2023 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về cấp, thu hồi đăng ký, biển số xe cơ giới (thay thế Thông tư số 15/2014/TT-BCA và Thông tư số 67/2017/TT-BCA)	Bộ Công an
		Thông tư số 79/2019/TT-BCA ngày 26/12/2019 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về đào tạo, sát hạch, cấp và quản lý giấy phép lái xe trong Công an nhân dân (thay thế Thông tư số 53/2015/TT-BCA và Thông tư số 57/2017/TT-BCA)	Bộ Công an
		Thông tư số 32/2023/TT-BCA ngày 01/8/2023 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung và quy trình tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông (thay thế Thông tư số 65/2020/TT-BCA)	Bộ Công an
		Thông tư số 26/2017/TT-BCA ngày 22/8/2017 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông	Bộ Công an

TT	Căn cứ ban hành	Văn bản hiện hành	Cơ quan soạn thảo
		Thông tư số 62/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về phân công trách nhiệm và quan hệ phối hợp trong công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông của lực lượng Công an nhân dân	Bộ Công an
		Thông tư số 63/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết TNGT đường bộ của lực lượng cảnh sát giao thông	Bộ Công an