

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số : 412/BC-CP

Hà Nội, ngày 08 tháng 9 năm 2024

CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Giờ: C
	Ngày: 09/19/24

BÁO CÁO TÓM TẮT

**Kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về
bảo đảm trật tự an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 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 (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 đối với 5 lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng không và hàng hải và hoàn thành Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17 tháng 4 năm 2024 gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Đoàn giám sát theo quy định.

Để chuẩn bị cho nội dung chương trình Đoàn giám sát tổ chức làm việc với Chính phủ và các bộ về nội dung chuyên đề giám sát, tiếp theo Báo cáo số 164/BC-CP nêu trên, Chính phủ gửi Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Đoàn giám sát Báo cáo tóm tắt Kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023 (Phụ lục gửi kèm theo).

Đề nghị Đoàn giám sát triển khai các nội dung theo chương trình giám sát đã được phê duyệt. 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, QHĐP;
- Lưu: VT, CN (3) pvc. 40

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



Nguyễn Văn Thắng



PHỤ LỤC

BÁO CÁO TÓM TẮT KẾT QUẢ THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT VỀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG TỪ NĂM 2009 ĐẾN HẾT NĂM 2023

(Gửi kèm theo Báo cáo số 412/BC-CP ngày 08/9/2024 của Chính Phủ)

Trong thời gian qua, được sự quan tâm, chỉ đạo sát sao của Đảng, Chính phủ, Quốc hội, sự vào cuộc của các ngành, các cấp, các địa phương, trong đó nòng cốt là lực lượng CAND và ngành Giao thông, công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông (TTATGT) đã đạt được nhiều kết quả tích cực, tai nạn giao thông (TNGT) tiếp tục được kiểm 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.

Tuy nhiên, công tác bảo đảm TTATGT vẫn còn một số tồn tại, phức tạp, TNGT tuy được kiểm chế nhưng vẫn ở mức cao, thiệt hại do TNGT đối với xã hội vẫn ở mức nghiêm trọng, còn xảy ra ùn tắc giao thông nhất là những ngày nghỉ lễ, tết, vi phạm TTATGT vẫn còn có nơi, có lúc diễn ra nhiều.

Báo cáo 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”. Chính phủ đã có báo cáo chi tiết, đầy đủ theo đề cương gửi tới Đoàn giám sát (Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024), Bộ GTVT thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ xin báo cáo tóm tắt kết quả triển khai thực hiện chính sách pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, cụ thể như sau:

PHẦN 1

KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT VỀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG

A. LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ (số liệu giám sát từ ngày 01/7/2009 đến 31/12/2023)

- *Về kết quả bảo đảm TTATGT đường bộ:* Thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008, trong 15 năm qua, tình hình TTATGT đường bộ có những chuyển biến tích cực: ùn tắc giao thông tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và trên các quốc lộ trọng điểm có xu hướng cải thiện tốt; vi phạm về chở hàng quá tải trên đường bộ đã giảm mạnh, tình trạng xe “cơi nới” 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 tai nạn giao thông tiếp tục giảm sâu, số vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng liên quan đến xe khách, xe tải nặng từng bước được kiểm chế đã góp phần bảo đảm trật tự, an toàn xã hội, phục vụ tốt nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

- *Về kết quả ban hành, chỉ đạo ban hành văn bản QPPL:* 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 tham mưu xây dựng, đã ban hành 33 văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008, đảm bảo phù hợp với các quy định của Luật ban hành văn bản QPPL và kịp thời đáp ứng yêu cầu của thực tiễn đặt ra; chủ động nghiên cứu xây dựng các đề án quy hoạch, chiến lược và các đề án khác trong lĩnh vực GTVT đường bộ.

- **Về tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật:** hàng năm, đều xây dựng và triển khai kế hoạch tuyên truyền các quy định của pháp luật về TTATGT, đặc biệt là các văn bản mới được ban hành. Các cơ quan thông tin đại chúng đã tăng thời lượng tuyên truyền, phổ biến pháp luật với nhiều hình thức và nội dung phong phú trên cả đài truyền hình, truyền thanh, báo in, báo điện tử, một số trang đã có chuyên mục riêng về ATGT để thường xuyên cập nhật, phổ biến các chính sách về GTVT đường bộ.

- **Về công tác quản lý phương tiện:**

+ Số phương tiện giao thông tăng nhanh chủ yếu là phương tiện cá nhân, trung bình từ 10% - 15%/năm; trong đó, tập trung tại các thành phố lớn như Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng. Tính đến tháng 12/2023 số phương tiện đã được đăng ký, quản lý là trên 6,3 triệu ô tô, trên 74,3 triệu mô tô¹.

+ Cục Đăng kiểm Việt Nam – Bộ GTVT đã cấp trên 10,1 triệu giấy chứng nhận và tem kinh doanh vận tải; trên 29,3 triệu giấy chứng nhận và tem không kinh doanh vận tải.

- **Về công tác quản lý đào tạo, sát hạch lái xe và chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ:** Hiện cả nước có 370 cơ sở đào tạo lái xe ô tô 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, cơ bản đáp ứng nhu cầu đào tạo lái xe của từng địa phương.

Công tác cấp, đổi giấy phép lái xe có nhiều đổi mới, đã triển khai cung cấp dịch vụ công trực tuyến toàn trình. Tính đến hết tháng 12 năm 2023, cả nước đã cấp trên 11,5 triệu giấy phép lái xe ô tô và trên 52 triệu giấy phép lái xe mô tô.

- **Về công tác quản lý hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải:** 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. Toàn quốc có hơn 10.000 tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh; 60/63 tỉnh, thành phố đã có tổ chức hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, với hơn 9.000 xe, vận chuyển khoảng hơn 1 tỷ lượt hành khách mỗi năm. Tính đến nay, cả nước có gần 86.000 đơn vị đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, với trên 900 nghìn ô tô kinh doanh vận tải; có 555 bến xe ô tô khách, 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.

¹ Theo báo cáo của Bộ Công an tại Văn bản số 613/BC-BCA-C08 ngày 31/3/2024

- Về công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, hành lang an toàn giao thông đường bộ

Công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng, hành lang an toàn giao thông đã được các cơ quan quản lý đường bộ thực hiện quyết liệt; 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.

Công tác thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ đã tổ chức được nhiều khóa học đào tạo và cấp được khoảng 1.600 chứng chỉ thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ.

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, đều được phân bổ tăng theo các năm, đến năm 2019 là 8.958 tỷ đồng đáp ứng được 35% nhu cầu vốn cho hoạt động quản lý, bảo trì đường bộ.

Công tác thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ của các dự án BOT theo hình thức điện tử tự động không dừng được triển khai mạnh; số lượng phương tiện dán thẻ, mở tài khoản thu phí tính đến tháng 12/2023 là trên 5,1 phương tiện, đạt khoảng 95% /tổng số 5,4 phương tiện.

- Về công tác quản lý hoạt động vận tải quốc tế, logistic: Hoạt động vận tải quốc tế được đẩy mạnh, có nhiều giải pháp, cải cách thủ tục hành chính để tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải qua lại biên giới, góp phần quan trọng trong việc giao thương và xuất khẩu hàng hoá, nông sản của Việt Nam với các nước láng giềng và trong khu vực.

Chi phí Logistics của Việt Nam hiện chiếm khoảng 16,8-17% GDP² và vẫn còn ở mức khá cao so với bình quân chung của thế giới (hiện khoảng 10,6%) và một số nước trong khu vực. Các doanh nghiệp logistics của Việt Nam có quy mô nhỏ và số lượng ít, sức cạnh tranh yếu, chủ yếu làm dịch vụ cho các hãng logistics quốc tế.

- Về công tác xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ, gồm:

+ Xử lý vi phạm thông qua các cuộc thanh tra, kiểm tra theo quy định: Trong 15 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ, các cơ quan ngành GTVT đã thực hiện 1.058.206 cuộc thanh tra, kiểm tra; quyết định xử phạt trên 1,5 triệu 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 trên 65,2 triệu 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.

² Số liệu tham khảo theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2023 do Bộ Công thương phát hành

+ *Xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện đường bộ*: 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.

+ *Xử lý vi phạm thông qua thiết bị giám sát hành trình*: kể từ khi đưa vào sử dụng và khai thác, hệ thống thiết bị giám sát hành trình đã góp phần quan trọng trong công tác giám sát chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải, 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).

+ *Xử lý “điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông” đường bộ*: Từ năm 2015 đến năm 2023 đã xử lý tổng số 1.043 điểm đen và điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông trên hệ thống quốc lộ.

- *Hợp tác quốc tế về bảo đảm TTATGT đường bộ*: Đã triển khai thực hiện Công ước Viên (Công ước về Giao thông đường bộ; Công ước về Biển báo - Tín hiệu đường bộ). Tích cực tham gia và đóng góp nhiều giải pháp đảm bảo TTATGT đường bộ tại các hội nghị song phương và đa phương.

B. LĨNH VỰC ĐƯỜNG SẮT (Số liệu từ ngày 01/01/2019 đến hết ngày 31/12/2023)

- *Về kết quả bảo đảm TTATGT đường sắt*: Giai đoạn từ năm 2019 đến hết năm 2023, số vụ tai nạn giao thông đường sắt (TNGTĐS) đã giảm rõ rệt, năm sau thấp hơn năm trước trên cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết, số người bị thương³.

- *Về kết quả ban hành, chỉ đạo ban hành văn bản QPPL*: Chính phủ đã ban hành 03 Nghị định, Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành 21 Thông tư, Bộ trưởng Bộ Y tế đã ban hành 01 Thông tư, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành 01 Thông tư, các văn bản hiện nay đều đang có hiệu lực thi hành.

- *Về công tác quản lý phương tiện giao thông đường sắt, quản lý TTATGT trong hoạt động vận tải đường sắt*: đã thực hiện 1.572 thủ tục hành chính liên quan việc cấp mới, cấp lại, thu hồi Giấy đăng ký phương tiện đường sắt; thực hiện 15.612 lượt kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt. Ngành GTVT đã kiểm tra, giám sát việc: xây dựng, công bố, điều chỉnh, thực hiện biểu đồ chạy tàu; xây dựng, công bố, cập nhật, thực hiện công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia; thẩm định, phê duyệt giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia.

- *Về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông, hành lang ATGT đường sắt*

³ Tình hình tai nạn giao thông đường sắt từ năm 2019-2023: Năm 2019: Giảm 24 vụ (8,66%), giảm 13 người chết (10,4%); tăng 13 người bị thương (13%) so với năm 2018; Năm 2020: Giảm 66 vụ (8,66%), giảm 40 người chết (35,71%) và 66 người bị thương (46,48%) so với năm 2019; Năm 2021: Giảm 38 vụ (20,32%), giảm 5 người chết (6,94%) và 7 người bị thương (9,21%) so với năm 2020; Năm 2022: Tăng 64 vụ (30,04%), tăng 5 người chết (19,28%) và tăng 34 người bị thương (26,15%) so với năm 2021; Năm 2023: Giảm 10 vụ (4,6%), tăng 2 người chết (2,4%), giảm 5 người bị thương (3,9%).

Đường sắt quốc gia đi qua 34 tỉnh/thành phố, Tổng chiều dài đường sắt là 3.143 km, 297 ga. Các tuyến đường sắt chạy xuyên qua khu đô thị, khu dân cư có tốc độ đô thị hoá nhanh và rất nhiều đoạn đường sắt chạy song song và liền kề đường bộ, đây là nguyên nhân chính làm phát sinh tình trạng vi phạm và lấn chiếm hành lang an toàn đường sắt, mở lối đi trái phép qua đường sắt. Ngoài việc lấn chiếm đất hành lang ATGT đường sắt, tình trạng lấn chiếm, chõng lấn đất tại các khu ga đường sắt, bãi hàng khác phức tạp và đa phần do lịch sử để lại. Hiện nay, việc cấm mốc quản lý đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đường sắt năm 2017 vẫn chưa được thực hiện.

Đường sắt đô thị (ĐSĐT): Hiện nay chỉ có Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đang đầu tư xây dựng một số tuyến ĐSĐT. Trong đó Hà Nội đã hoàn thiện được đưa vào khai thác thương mại Tuyến số Cát Linh – Hà Đông và đoạn trên cao Nhôn – Cầu Giấy thuộc tuyến Nhôn – Ga Hà Nội; Thành phố Hồ Chí Minh đang chạy thử để tiến tới đưa vào khai thác thương mại như tuyến Bến Thành - Suối Tiên. Các tuyến ĐSĐT xây dựng đều tuân thủ các quy định của Luật Đường sắt 2017, phù hợp với quy hoạch phát triển địa phương.

Đường sắt chuyên dùng: tổng chiều dài khoảng 258 km phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, mạng lưới đường sắt chuyên dùng còn hạn chế, chưa phát triển được các tuyến mới kết nối với đường sắt quốc gia.

- **Về công tác kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT; điều tra, giải quyết tai nạn, sự cố⁴:** Từ năm 2019 đến nay, các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ GTVT đã thực hiện 46 cuộc thanh tra theo kế hoạch và 3.409 cuộc kiểm tra, phát hiện 1.218 hành vi vi phạm, xử phạt và nộp kho bạc nhà nước trên 1,2 tỷ đồng. Từ năm 2019 đến năm 2023, lực lượng cảnh sát giao thông đường sắt đã kiểm tra, lập biên bản xử lý 45.007 trường hợp vi phạm, phạt tiền hơn 20,5 tỷ đồng nộp nhân sách nhà nước⁵. Những lỗi xử phạt chính là người điều khiển phương tiện đường bộ không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu khi qua đường ngang; dừng, đỗ, quay đầu xe trong phạm vi đường ngang; nhân viên đường sắt vi phạm nồng độ cồn, vi phạm quy trình tác nghiệp.

- **Về công tác xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông:** Đã thực hiện xóa bỏ 777/4.093 lối đi tự mở nguy hiểm (đạt 18,9%) trên địa bàn khu vực đông dân cư có mật độ chạy tàu cao và tại các vị trí tiềm ẩn nguy cơ cao về TNGTĐS. Trên các tuyến đường sắt hiện còn tồn tại: 05 điểm đen, 1.087 điểm tiềm ẩn có nguy cơ xảy ra TNGTĐS (hiện đang được địa phương áp dụng các biện pháp tạm thời để đảm bảo ATGTĐS).

- **Về hợp tác quốc tế bảo đảm TTATGT đường sắt:** Đường sắt Việt Nam đang duy trì kết nối với đường sắt Trung Quốc tại hai cửa khẩu Đồng Đăng và Lào Cai; tổ chức vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt giữa Việt Nam - Trung Quốc và quá cảnh từ Trung Quốc đến các nước trong khối OSJD. Hàng năm, Bộ GTVT duy trì

⁴ Từ năm 2019 đến 2023 trên toàn quốc xảy ra 568 vụ tai nạn giao thông đường sắt, làm chết 443 người, bị thương 144 người.

⁵ Phòng Hướng dẫn và tổ chức bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt trực thuộc Cục Cảnh sát giao thông Việt Nam thực hiện chức năng kiểm tra, giám sát, bảo đảm TTATGT đường sắt

thực hiện ký kết Nghị định thư hội nghị đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc để đường sắt hai nước thống nhất các biện pháp tổ chức chạy tàu liên vận quốc tế an toàn, thuận tiện, hiệu quả⁶. Chính phủ đã ký thỏa thuận với Chính phủ Lào về xây dựng và khai thác tuyến đường sắt Vũng Áng - Viêng Chăn; tiếp nhận hỗ trợ kỹ thuật của Chính phủ Trung Quốc lập quy hoạch tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Bộ GTVT Việt Nam và Bộ Giao thông Công chính Campuchia đã ký biên bản thỏa thuận xem xét, nghiên cứu tuyến đường sắt kết nối Tp. Hồ Chí Minh - Phnom Penh qua cửa khẩu Mộc Bài.

C. LĨNH VỰC ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA (Số liệu từ ngày 01/01/2015 đến 31/12/2023)

- **Về kết quả bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa giai đoạn từ năm 2015 đến hết năm 2023⁷:** Đến nay, trên cả nước có hơn 27.000 km đường thủy nội địa. Những năm gần đây, công tác đảm bảo TTATGT đường thủy nội địa đã được Bộ GTVT và các ngành, các địa phương trong cả nước chú trọng. Tình hình tai nạn giao thông đường thủy nội địa đã được kiểm chế, tuy nhiên trong thời gian qua vẫn xảy ra một số vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng làm chết nhiều người.

- **Về kết quả ban hành, chỉ đạo ban hành văn bản QPPL:** Thực hiện Luật Giao thông ĐTNĐ năm 2004 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2014 (Luật GTĐTNĐ), Chính phủ, Bộ GTVT và các bộ, ngành liên quan đã ban hành: 12 Nghị định, 03 Quyết định của Thủ tướng Chính phủ, 45 Thông tư. Cơ bản các quy định đáp ứng thực tiễn đời sống kinh tế, xã hội; đảm bảo sự tham gia của các thành phần kinh tế, cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh vực đường thủy nội địa.

- **Về công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT:** Trung bình một năm ngành GTVT ban hành khoảng 20 Công điện, Kế hoạch, văn bản triển khai việc tăng cường công tác bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa mùa mưa lũ, mùa lễ hội và phòng tránh đuối nước trẻ em... tích cực tuyên truyền, phổ biến pháp luật GTĐTNĐ đến người dân.

- **Về công tác quản lý phương tiện thủy nội địa:** Tính đến hết tháng 02/2024, tổng số phương tiện đã đăng ký 259.690 phương tiện; số lượng phương tiện mang cấp VR-SB và sản lượng vận tải ven biển không ngừng gia tăng, từ khoảng 500 phương tiện ban đầu đã tăng lên đến hơn 2.700 phương tiện các loại đã được đăng ký với tổng trọng tải trên 5,6 triệu tấn; sản lượng vận tải thông qua cảng thủy nội địa tăng từ khoảng 3,4 triệu tấn năm 2014 lên 15,4 triệu tấn vào năm 2023. Có thể nói vận tải ven biển đã góp phần làm giảm áp lực đáng kể cho vận tải đường bộ trên hành lang Bắc - Nam.

⁶ Cụ thể: Bộ GTVT, Cục ĐSVN thúc đẩy trao đổi với phía Trung Quốc để ký Hiệp định vận tải đường sắt mới thay thế Hiệp định đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc năm 1992; thúc đẩy đàm phán phương án kết nối đoạn đường sắt ga Lào Cai - ga Hà Khẩu Bắc (Vân Nam); đề nghị Trung Quốc tăng khối lượng hàng hoá của Việt Nam quá cảnh Trung Quốc đi nước thứ ba bằng đường sắt qua cửa khẩu Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Bằng Tường (Quảng Tây).

⁷ Theo số liệu thống kê tai nạn giao thông đường thủy nội địa trong giai đoạn 2015 - 2023 xảy ra 662 vụ, làm chết 418 người, bị thương 78 người.

- **Về công tác quản lý thuyền viên và người lái phương tiện thủy:** Đã chỉ đạo, triển khai và hướng dẫn cho các đơn vị trong ngành, các địa phương tổ chức thực hiện nghiêm túc các quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa, các Thông tư của Bộ GTVT về công tác quản lý thuyền viên và người lái; tính đến hết tháng 2/2024, đã cấp 479.479 giấy chứng nhận khả năng chuyên môn.

- **Về công tác quản lý hạ tầng, hành lang ATGT:** Công tác quản lý bảo trì trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia được thực hiện trên 6.900 km, bảo đảm ATGT, bảo đảm chuẩn tắc kỹ thuật của luồng chạy tàu. Công tác khảo sát, kiểm tra luồng tuyến, hệ thống báo hiệu được duy trì thường xuyên theo định ngạch đã được quy định, nắm bắt tình hình diễn biến luồng lạch.

- **Về xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa:** Các lực lượng: Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông, Cảng vụ Đường thủy nội địa, Bộ đội biên phòng, Ủy ban nhân dân các cấp và lực lượng liên ngành đã tổ chức hơn 540.202 đợt, cuộc kiểm tra, thanh tra và tuần tra, kiểm soát. Từ ngày 01/01/2015 đến 31/12/2023, thông qua công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính đã phát hiện, lập biên bản xử lý trên 1,3 triệu trường hợp vi phạm TTATGT đường thủy nội địa, chuyển Kho bạc Nhà nước thu hơn 1.077 tỷ đồng.

- **Hợp tác quốc tế về bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa:** Việt Nam đã có quan hệ hợp tác với các nước như Hà Lan, Vương quốc Bỉ, Campuchia, Lào, Trung Quốc; Ủy hội sông Mê Công về đào tạo nguồn nhân lực hỗ trợ phương tiện, thiết bị và hợp tác trong lĩnh vực vận tải thủy nội địa như: triển khai Bản Thỏa thuận hợp tác trong lĩnh vực hàng hải, cảng và vận tải thủy giữa Nhóm vận tải thủy Việt Nam và Vương quốc Hà Lan; đẩy mạnh hợp tác với Campuchia và Trung Quốc; phối hợp với các quốc gia thành viên Ủy hội sông Mê Công quốc tế xây dựng và phê chuẩn bản Quy hoạch tổng thể giao thông thủy lưu vực sông Mê Công...

D. LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG DÂN DỤNG (Số liệu từ ngày 01/01/2016 đến 31/12/2023)

- **Về kết quả thực hiện an toàn hàng không dân dụng giai đoạn từ năm 2016 – 2023:** Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (HKDDVN) đã tạo cơ sở pháp lý cho việc thiết lập hệ thống quản lý và giám sát an toàn phù hợp với tiêu chuẩn ICAO, chịu sự thanh tra, kiểm tra của ICAO. Công tác quản lý an toàn khai thác tàu bay hiện tại bao gồm: quản lý đăng ký quốc tịch tàu bay, cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với 232 tàu bay; cấp, giám sát Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay cho 06 hãng hàng không và 07 hãng hàng không kinh doanh hàng không chung; quản lý cấp phép cho nhân viên hàng không thuộc các hãng hàng không, cơ sở bảo dưỡng, cơ sở huấn luyện hàng không. Giai đoạn 2016-2023, ngành hàng không Việt Nam ghi nhận 02 tai nạn và 632 sự cố (09 sự cố nghiêm trọng mức B, 63 sự cố uy hiếp an toàn cao mức C, 560 sự cố uy hiếp an toàn mức D)

- **Về kết quả ban hành, chỉ đạo ban hành văn bản QPPL:** Thực thi Luật HKDDVN, Chính phủ, Bộ GTVT và các Bộ, ngành liên quan đã tham mưu, ban hành: 01 Pháp lệnh, 11 Nghị định, 02 Quyết định của Thủ tướng Chính phủ và 27 Thông tư (của Bộ: GTVT, Tài chính, Thông tin truyền thông, Y tế).

- **Về tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật:** Các cơ quan quản lý nhà nước về HKDD đã phối hợp với cơ quan thông tin đại chúng, cơ quan quản lý chuyên ngành triển khai có hiệu quả việc tuyên truyền, phổ biến các chính sách pháp luật về HKDD đến mọi đối tượng chịu tác động; ban hành sổ tay hướng dẫn về nghiệp vụ an ninh hàng không, an toàn hàng không, bảo đảm hoạt động bay, quản lý và khai thác cảng hàng không, sân bay.

- **Về quản lý hoạt động bay dân dụng:** Trong vùng trời Việt Nam, hiện đang tổ chức 35 đường hàng không nội địa, 36 đường hàng không quốc tế; trên 300 phương thức bay theo công nghệ truyền thống (đi, đến, tiếp cận hạ cánh, bay chờ) kèm tiêu chuẩn khai thác thời tiết tối thiểu cho 22 sân bay; các phương thức bay trên đường bay. Tổ chức điều chỉnh lại khu vực trách nhiệm trong vùng thông báo bay (FIR) Hà Nội, Hồ Chí Minh đảm bảo cân bằng năng lực điều hành bay và an toàn ứng phó không lưu; thiết lập khu vực kiểm soát tiếp cận nâng cao năng lực điều hành bay và khu vực hoạt động hàng không chung đáp ứng nhu cầu của xã hội;

- **Về quản lý cơ sở thiết kế, sản xuất, khai thác, sửa chữa, bảo dưỡng, xuất khẩu, nhập khẩu tàu bay và các trang bị, thiết bị, vật tư khác ATHKDD;:** Giai đoạn 2016-2023, đã thực hiện giám sát, phê chuẩn, gia hạn cho: 01 Tổ chức thiết kế, 01 Tổ chức chế tạo thiết bị tàu bay; Phê chuẩn cấp mới cho 07 Tổ chức bảo dưỡng tàu bay và thiết bị tàu bay; Kiểm tra giám sát, gia hạn cho 16 Tổ chức bảo dưỡng tàu bay (bao gồm 07 Tổ chức cấp mới); Phê chuẩn cấp mới cho 06 Tổ chức Người khai thác tàu bay (trong đó có 02 Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại và 04 Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại); Kiểm tra giám sát, gia hạn cho 13 Tổ chức Người khai thác tàu bay (đã bao gồm 06 Người khai thác tàu bay được cấp mới).

- **Về quản lý nhân viên hàng không:** Ngành GTVT đang thực hiện cấp, công nhận giấy phép, giấy chứng nhận và quản lý 2.630 giấy phép lái máy bay, 2.111 giấy phép thợ kỹ thuật bảo dưỡng máy bay, 330 giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay và gần 6.000 thẻ thành viên tổ bay. Thực hiện cấp phép và quản lý công tác huấn luyện nhân viên hàng không cho 11 trung tâm huấn luyện trong nước và hơn 10 trung tâm huấn luyện tại nước ngoài.

- **Về cấp, công nhận chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận chuyên ngành:** Ngành GTVT đã thực hiện Công nhận Giấy chứng nhận loại tàu bay cho 09 loại tàu bay và trực thăng; cấp, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho 367 tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam; Cấp Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay Việt Nam cho 210 tàu bay; Cấp Giấy chứng nhận xoá đăng ký quốc tịch tàu bay cho 112 tàu bay.

- **Về xử lý vi phạm; tìm kiếm, cứu nạn, điều tra sự cố, tai nạn tàu bay:** theo thống kê, trong giai đoạn 2017-2023, ngành hàng không ban hành 2.768 quyết định xử phạt vi phạm hành chính, với số tiền xử phạt gần 29 tỷ đồng. Ngành hàng không cũng từng bước kiện toàn hệ thống tìm kiếm cứu nạn HKDD (SAR), trong đó có sự phối hợp chặt chẽ với Lào, Cam-Pu-Chia. Giai đoạn 2017-2023, đã tổ chức điều tra tra đối với: 01 tai nạn (trong hoạt động huấn luyện phi công cơ bản, không có thiệt hại về người), 09 sự cố nghiêm trọng mức B, 20 sự cố uy hiếp an toàn cao mức C, 06 sự cố mức D và tham gia công tác điều tra 01 tai nạn trong hoạt động hàng không

chung (Tai nạn tàu bay Trực thăng Bell - 505 xảy ra ngày 05/04/2023 tại Vịnh Hạ Long khiến 01 phi công và 04 hành khách thiệt mạng).

- **Về hợp tác quốc tế về an toàn hàng không dân dụng:** Ngành hàng không dân dụng Việt Nam tuân thủ, đáp ứng hệ thống tiêu chuẩn quốc tế, các khuyến cáo cũng như tận dụng được các kinh nghiệm an toàn hàng không trên thế giới. Các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO về cơ bản đã được nội luật hóa trong hệ thống văn bản QPPL Việt Nam; hệ thống các tài liệu hướng dẫn dành cho giám sát viên an toàn được xây dựng phù hợp với chuẩn mực và thông lệ quốc tế. Năm 2017, Việt Nam đã được trao Chứng nhận của Chủ tịch Hội đồng ICAO ghi nhận các tiến bộ và kết quả vượt bậc về năng lực giám sát an toàn trong đợt thanh tra ATHK toàn cầu của ICAO vào năm 2016.

E. LĨNH VỰC HÀNG HẢI (Số liệu từ 01/01/2018 đến 31/12/2023)

- **Về kết quả thực hiện an toàn hàng hải giai đoạn từ năm 2018 đến hết năm 2023.** Từ năm 2018 đến 2023, số vụ tai nạn hàng hải giảm qua các năm, số người chết, mất tích do tai nạn hàng hải gây ra là rất nhỏ, trong đó có 71 vụ tai nạn hàng hải với 52 người chết, mất tích và không có người bị thương.

- **Về kết quả ban hành, chỉ đạo ban hành văn bản QPPL:** Đến nay, các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Bộ luật Hàng hải năm 2015 về cơ bản đã được ban hành đầy đủ, đảm bảo theo các nội dung, nhiệm vụ được giao tại Bộ luật và phù hợp với thực tiễn đời sống kinh tế, xã hội; chất lượng các văn bản quy phạm pháp luật ngày càng được nâng cao, điều chỉnh những nội dung quan trọng đã đảm bảo hoạt động giao thông vận tải hàng hải, đồng thời, tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, tạo điều kiện tốt nhất cho người dân, doanh nghiệp trong hoạt động hàng hải.

- **Về công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn hàng hải:** Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn hàng hải đã được ngành GTVT thực hiện bằng nhiều hình thức khác nhau như: in tờ rơi, áp - phích tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự ATGT; phát thanh tuyên truyền các nội dung về an toàn an ninh hàng hải, ATGT trên biển, chủ quyền biển đảo Việt Nam tới các đối tượng có liên quan đến hoạt động trên biển, nâng cao nhận thức trong công tác bảo vệ chủ quyền biển đảo Việt Nam qua hệ thống Đài thông tin duyên hải.

- **Về công tác quản lý và đăng ký các quyền đối với tàu biển:** Tính đến tháng 11/2023, tổng số tàu biển, phương tiện đăng ký là 1.508. Trong đó, đội tàu biển là 1.449 tàu (còn lại là phương tiện khác). Hoạt động đăng ký tàu biển đang ngày càng hoàn thiện, đáp ứng nhu cầu phát triển của xã hội, các quy định pháp luật về công tác đăng ký tàu biển không ngừng được cập nhật, sửa đổi, bổ sung để hoạt động này ngày càng được hoàn chỉnh, mang lại nhiều thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp.

- **Về công tác cung cấp dịch vụ đảm bảo an toàn hàng hải:** Hệ thống báo hiệu hàng hải về cơ bản hoạt động ổn định, các thông số kỹ thuật bảo đảm theo đúng thiết kế và thông báo hàng hải bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải. Một số sự cố liên quan đến báo hiệu hàng hải chủ yếu do phương tiện đâm va và do ảnh hưởng của gió mùa, áp thấp, bão. Công tác quản lý, vận hành của các đơn vị bảo đảm an toàn hàng hải được duy trì thường xuyên, hầu hết các sự cố phát sinh đều được khẩn trương

khắc phục, sửa chữa để bảo đảm đưa báo hiệu hàng hải bị hư hỏng, sai lệch trở lại hoạt động theo đúng quy chuẩn.

- **Về quản lý thuyền viên, nhân viên bảo đảm an toàn hàng hải:** Hiện nay có khoảng hơn 60 nghìn thuyền viên được cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn; Hàng năm, ngành GTVT cấp hơn 10 nghìn chứng chỉ chuyên môn, sổ thuyền viên; trong đó 99% hồ sơ được thực hiện ở cấp độ 3, 4.

- **Về quản lý an toàn hàng hải trong việc khai thác cảng biển và tuyến luồng hàng hải theo quy định của pháp luật:** Hiện nay, các bến cảng, cầu cảng được định kỳ kiểm tra và bảo trì theo quy định kết hợp với việc tiến hành kiểm tra đột xuất một số tuyến luồng hàng hải, một số cảng biển tại khu vực miền Bắc, Trung, Nam.

- **Về công tác kiểm tra tàu biển và phương tiện thủy nội địa:** Việc kiểm tra được thực hiện thường xuyên đối với cả tàu biển của Việt Nam và tàu biển nước ngoài. Từ năm 2018 đến hết năm 2023 đã thực hiện kiểm tra được 8.359 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa và phương tiện mang cấp VR - SB, phát hiện 8.262 lượt tàu có khiếm khuyết. Kiểm tra 4.561 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế, phát hiện 4.208 lượt tàu có khiếm khuyết; Kiểm tra 13.376 lượt tàu biển nước ngoài, phát hiện 5.341 lượt tàu có khiếm khuyết.

- **Về kiểm tra và xử lý vi phạm trong lĩnh vực an toàn hàng hải:** Từ ngày 01/01/2018 đến ngày 31/12/2023, đã tiến hành triển khai và thực hiện các cuộc thanh tra, kiểm tra xử lý vi phạm trong lĩnh vực hàng hải, đã ban hành 1.987 quyết định xử phạt vi phạm hành chính với tổng số tiền xử phạt gần 22 tỷ đồng.

- **Về giải quyết tai nạn, sự cố hàng hải:** Công tác giải quyết tai nạn, sự cố hàng hải được quan tâm chỉ đạo thực hiện theo đúng quy định của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) đã được Việt Nam nội luật hóa tại Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015. Từ năm 2020 đến nay, các Cảng vụ hàng hải đã tiến hành điều tra hơn 40 vụ tai nạn hàng hải; tiếp nhận và xử lý 2.638 vụ báo nạn với tổng số người được cứu, hỗ trợ là 5.656 người và tổng số tàu được cứu, hỗ trợ là 385 tàu (trong đó có 5 tàu nước ngoài).

- **Về kết quả hoạt động phòng, chống thiên tai:** Từ năm 2018 đến năm 2023, không có thiệt hại lớn về người, tài sản do thiên tai gây ra đối với các đơn vị trực thuộc lĩnh vực Hàng hải.

- **Về hợp tác quốc tế về bảo đảm an toàn hàng hải:** Hàng năm, Bộ GTVT đã phối hợp với Đại sứ quán Hoa Kỳ tổ chức Hội nghị, Hội thảo, khoá đào tạo, tập huấn để nâng cao nhận thức cho cán bộ thực hiện công tác về an toàn, an ninh hàng hải; tổ chức các khóa tập huấn tại Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam, nâng cao công tác an toàn, an ninh hàng hải và năng lực cán bộ.

PHẦN 2

ĐÁNH GIÁ CHUNG

1. Đánh giá về ưu điểm chính

- Được sự quan tâm, chỉ đạo sát sao của các cấp uỷ Đảng, Chính phủ, Quốc hội, sự vào cuộc quyết liệt của các ngành, các cấp, các địa phương, trong đó nòng

cốt là lực lượng Công an nhân dân và cán bộ công chức ngành Giao thông, công tác bảo đảm TTATGT trong thời gian qua đã đạt được nhiều kết quả tích cực, tai nạn giao thông trên các lĩnh vực tiếp tục được kiểm chế và giảm cả về số vụ, số người chết và số người bị thương qua các năm.

- Công tác xây dựng hệ thống văn bản QPPL, quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải được xây dựng, ban hành kịp thời, khá đầy đủ và toàn diện trên cả 5 lĩnh vực, cơ bản đã đáp ứng được các yêu cầu trong công tác quản lý nhà nước về giao thông vận tải.

- Số lượng phương tiện vận tải tăng nhanh cả về số lượng và chất lượng, chất lượng dịch vụ vận tải ngày càng được nâng cao, cơ bản đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân và phục vụ phát triển kinh tế - xã hội.

- Công tác tuyên truyền, kiểm tra, kiểm soát, xử lý các hành vi vi phạm về trật tự ATGT ngày được tăng cường, góp phần thay đổi văn hoá tham gia giao thông của người dân và doanh nghiệp vận tải.

2. Một số hạn chế, bất cập

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

- Tình hình trật tự, an toàn giao thông và kiểm soát tai nạn giao thông mặc dù đạt kết quả đáng khích lệ (liên tục giảm cả 3 tiêu chí trong nhiều năm) nhưng chưa bền vững, còn ở mức cao, còn xảy ra một số vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng gây thương vong lớn về người và tài sản.

- Công tác xây dựng cơ chế, chính sách, chiến lược, quy hoạch đã đạt được kết quả nhất định, tuy nhiên còn một số nội dung chưa sát với yêu cầu thực tiễn và chưa ổn định, áp dụng trong thời gian ngắn đã phải điều chỉnh hoặc thay thế.

- Một số quy định của pháp luật chưa theo kịp xu thế phát triển của xã hội, gây lúng túng cho các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp; một số quy định về quy tắc giao thông, biển báo và tín hiệu đường bộ chưa phù hợp với Công ước Viên 1968.

- Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật đã được tăng cường nhưng có nơi, có thời điểm chưa tạo được sự chuyển biến mạnh mẽ trong nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia giao thông.

- Trật tự, kỷ cương, văn hóa tham gia giao thông có chỗ, có nơi chưa có chuyển biến rõ nét, vẫn còn tình trạng một bộ phận người dân cố tình vi phạm pháp luật về giao thông, trong đó có một số hình vi có nguy cơ gây tai nạn cao như: lái xe sử dụng cồn, ma túy; phóng nhanh, vượt ẩu, chèn ép, gây rối trật tự công cộng; xe chở hàng hóa quá tải trọng, xe chở quá số lượng hành khách; xe vượt đèn đỏ, đi không đúng làn đường, phần đường, thậm chí đi ngược chiều trên đường cao tốc,...

- Công tác bảo trì đường bộ còn gặp nhiều khó khăn do nguồn kinh phí thực hiện còn hạn chế so với nhu cầu thực tế (đối với hệ thống quốc lộ đáp ứng được khoảng 45% yêu cầu).

- Công tác ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng hệ thống giao thông thông

minh còn nhiều khó khăn, hệ thống điều khiển, giám sát giao thông còn thiếu và hầu như chưa được đầu tư, xây dựng hoàn chỉnh, chưa có các trung tâm điều khiển xe đi trên các tuyến (trừ một số tuyến đường cao tốc và hầm Hải Vân).

- 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 chung trong toàn quốc là rất lớn. Đầu tư nguồn lực, phương tiện, trang thiết bị, ứng dụng khoa học công nghệ, đặc biệt là đầu tư xây dựng hệ thống công nghệ thông tin để phục vụ công tác quản lý, giám sát, điều hành giao thông chưa thật sự tương xứng với yêu cầu, nhiệm vụ và chậm theo kịp xu thế phát triển.

3. Nguyên nhân của những hạn chế, bất cập

Những hạn chế, bất cập nêu trên có nguyên nhân khách quan và nguyên nhân chủ quan, tựu chung lại một số nguyên nhân chính như sau:

- Sự gia tăng quá nhanh phương tiện cá nhân trong khi việc đầu tư, xây dựng hạ tầng giao thông còn nhiều hạn chế, chưa đáp ứng đủ nhu cầu, đặc biệt tại các thành phố lớn, các tuyến cao tốc, quốc lộ, luồng tuyến chính.

- Công tác quy hoạch của nhiều địa phương hiện mới chỉ chú trọng đến lĩnh vực đường bộ chưa thật sự chú trọng đến lĩnh vực khác đặc biệt là đường sắt, đường thủy, khu dân cư, hệ thống, cảng, bến thủy nội địa để bố cục xếp hạng hóa, hành khách, kết nối các loại hình giao thông đường bộ, đường sắt, dẫn tới chưa phát huy tốt vai trò của cả 5 lĩnh vực.

- Cấp ủy, chính quyền một số địa phương còn thiếu quyết liệt, chưa chủ động, sâu sát trong lãnh đạo, chỉ đạo công tác bảo đảm TTATGT; ngoài ra ý thức của một bộ phận người tham gia giao thông chưa cao dẫn đến mặc dù tai nạn giao thông đã giảm dần trên cả 3 tiêu chí trong những năm gần đây, nhưng vẫn còn ở mức cao.

- Hiệu quả của công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật chưa tạo được sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức; ý thức chấp hành pháp luật của một số tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động kinh doanh còn kém. Ý thức của người dân và một số doanh nghiệp cùng với các thói quen, tập quán dẫn tới còn nhiều vi phạm làm ảnh hưởng đến công tác quản lý an toàn trong lĩnh vực giao thông vận tải.

- Sự phối hợp thực hiện các nhiệm vụ bảo đảm TTATGT giữa các cơ quan, lực lượng bảo đảm TTATGT có nơi, có lúc chưa chặt chẽ, nhất là trong kiểm tra việc thực hiện quy định ATGT đối với các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, xe chở quá tải trọng...

- Nguồn kinh phí dành cho công tác bảo đảm TTATGT còn hạn chế, nhất là kinh phí để thực hiện duy tu, bảo trì, khắc phục điểm đen về TNGT trên mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông, kinh phí dành cho công tác tuyên truyền, phổ biến, vận động nhân dân chấp hành pháp luật về TTATGT dành cho các đoàn thể, chính trị xã hội, kinh phí đầu tư, xây dựng hệ thống công nghệ thông tin phục vụ công tác quản lý, giao thông thông minh,...

4. Đề xuất một số giải pháp

Thứ nhất, 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; thực hiện kiểm điểm, xử lý trách nhiệm người đứng đầu cấp ủy đảng, 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.

Thứ hai, 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 xây dựng các văn bản hướng dẫn chi tiết Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ. 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.

Thứ ba, 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 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. 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.

Thứ tư, Từng địa phương phải có kế hoạch cụ thể để kiểm soát nồng độ cồn đối với từng tuyến, từng địa bàn, cán bộ, đảng viên vi phạm 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.

Thứ năm, Các Bộ, Ban, Ngành, cấp ủy Đảng và 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; 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. Khắc phục kịp thời các "điểm đen", "điểm tiềm ẩn" TNGT và các bất hợp lý trong tổ chức giao thông.

Thứ sáu, 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. Ứng dụng công nghệ hiện đại trong truyền thông, tuyên truyền về công tác bảo đảm TTATGT.

Thứ bảy, 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, chuyển 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.

Phần 3

KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT

Để thực hiện được mục tiêu bảo đảm TTATGT tại các Nghị quyết của Quốc hội và tiếp tục duy trì thực hiện các giải pháp bảo đảm TTATGT trong những năm tiếp theo, ngoài các nội dung kiến nghị chi tiết được trình bày trong Phần II của từng lĩnh vực, Chính phủ kiến nghị Quốc hội:

1. Tiếp tục quan tâm chỉ đạo các Bộ, ngành:

a) Rà soát, hệ thống hóa lại toàn bộ hệ thống văn bản QPPL trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, ATGT để đề xuất cấp có thẩm quyền bãi bỏ các văn bản hết hiệu lực, không còn phù hợp với tình hình thực tiễn, đề xuất sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành văn bản mới thay thế cho kịp thời;

b) Tăng cường tuyên truyền, giáo dục kiến thức, kỹ năng tham gia giao thông an toàn kết hợp với công tác xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông nhằm nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, xây dựng văn hóa giao thông trong toàn dân;

c) Ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, đặc biệt là những thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư để đổi mới căn bản, toàn diện công tác bảo đảm trật tự, ATGT theo định hướng phát triển kinh tế số, xã hội số của đất nước.

d) Bảo đảm đủ nguồn lực cho công tác bảo đảm trật tự, ATGT; trong đó tập trung phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao và kinh phí phục vụ công tác quản lý, nghiên cứu và thực hiện nhiệm vụ về trật tự, ATGT.

2. Tiếp tục duy trì và tăng cường công tác giám sát thi hành pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự ATGT.