

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: /BC-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2023

BÁO CÁO

Tổng kết thi hành 13 năm Luật Giao thông đường bộ năm 2008
(Tài liệu gửi Bộ Tư pháp thẩm định)

Kính gửi: Chính phủ

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...

Qua 13 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã đạt được những kết quả nhất định, tạo hành lang pháp lý cho hoạt động giao thông vận tải đường bộ; góp phần hình thành ý thức tuân thủ pháp luật của người tham gia giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên toàn quốc; thúc đẩy phát

triển giao thông vận tải và kinh tế đất nước; tạo điều kiện thuận lợi để Việt Nam chủ động tham gia vào hoạt động giao thông vận tải với các nước trong khu vực.

Bên cạnh các kết quả tích cực, trong quá trình triển khai thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã xuất hiện một số tồn tại và các vấn đề phát sinh: (i) các đô thị chưa đảm bảo quy định về tỉ lệ % diện tích đất dành cho đường bộ; (ii) phương tiện giao thông cá nhân phát triển nhanh với nhiều loại hình công nghệ tiên tiến; (iii) kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ từ giao thông nông thôn đến giao thông đô thị, hệ thống quốc lộ và đường cao tốc đã phát triển mạnh, tuy nhiên, vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải, tính kết nối và sự đồng bộ chưa cao; (iv) vận tải công cộng chưa đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân; (v) tai nạn giao thông đường bộ giảm liên tục trong các năm qua, nhưng kết quả của việc hạn chế và giảm tai nạn giao thông chưa bền vững, số người bị chết, bị thương do tai nạn giao thông vẫn ở mức cao và còn tiềm ẩn nguy cơ gia tăng, tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng trên đường bộ vẫn còn thường xuyên xảy ra.

Trên cơ sở tổng kết 13 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 của các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và thực tiễn công tác quản lý, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau:

Phần thứ nhất

KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2008

I. Tình hình xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008

Ngay sau khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được Quốc hội thông qua, Bộ Giao thông vận tải 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 giao thông vận tải 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. Tính đến hết tháng 31/2012 có 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*).

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 giao thông vận tải 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 được 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 giao thông vận tải, góp phần quan trọng vào công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh của đất nước.

Công tác cải cách hành chính mà trọng tâm là cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ được chú trọng, đã từng bước tạo sự hài lòng của người dân và doanh nghiệp. Bộ Giao thông vận tải thường xuyên rà soát, tăng cường rà soát theo chuyên đề 100% các thủ tục hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; qua rà soát, nghiên cứu sửa đổi, bổ sung văn bản quy phạm pháp luật có liên quan để điều chỉnh các nội dung như thành phần hồ sơ, yêu cầu của thủ tục hành chính, thời gian thực hiện, trình tự, cách thức thực hiện thủ tục hành chính, v.v...

Đặc biệt, Bộ Giao thông vận tải 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.

II. 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

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 kiểm 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 giao thông vận tải 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". Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, Trung ương Hội 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

manh 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 Giao thông vận tải, Bộ Công an, các Bộ, ngành liên quan và các địa phương đã có nhiều hoạt động cụ thể triển khai thực hiện công tác này 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 giao thông vận tải được tiếp cận với các quy định về giao thông vận tải 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.

III. Về chính sách, chiến lược, quy hoạch giao thông vận tải đường bộ và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Trong quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của Trung ương và địa phương đều xác định tầm quan trọng của giao thông vận tải trong việc phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh với định hướng: ưu tiên tập trung phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, đảm bảo phù hợp và có tính kết nối giữa giữa hệ thống giao thông của địa phương và hệ thống giao thông trên quốc lộ, hệ thống giao thông giữa các vùng kinh tế; huy động tối đa nguồn lực cho đầu tư phát triển hệ thống hạ kết cấu hạ tầng giao thông; dành quỹ đất hợp lý phát triển giao thông công cộng.

Trên cơ sở các chính sách đã được hoạch định, nguồn lực để đầu tư phát triển, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có trọng tâm, trọng điểm, tập trung vào các công trình, dự án lớn, có sức lan tỏa, nâng cao năng lực khai thác của toàn hệ thống: cơ bản hoàn thành mở rộng QL 1, đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên và Bình Phước; các tuyến đường bộ cao tốc quan trọng, nâng tổng chiều dài đường bộ cao tốc lên 969 km, tăng 880 km so với năm 2011; giao thông địa phương cũng được quan tâm phát triển, kết nối tốt với hệ thống giao thông quốc gia, hình thành mạng lưới giao thông liên hoàn, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển dịch vụ vận tải.

Năm 2021, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 1/9/2021 phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Đây là quy hoạch chuyên ngành đầu tiên được phê duyệt theo Luật Quy hoạch, được đánh giá có quy mô, phạm vi và sức ảnh hưởng lớn trong 37 quy hoạch chuyên ngành quốc gia của cả nước. Quy hoạch này xây dựng trên cơ sở kế thừa các giá trị của quy hoạch trước đây, đồng thời phân tích kỹ vai trò lợi thế từng phương thức vận tải trên 30 hành lang vận tải chính, để tăng cường tính kết nối đồng bộ giữa các chuyên ngành cũng như kết nối các vùng miền; đồng bộ với các quy hoạch các ngành, địa phương có liên quan hướng đến mục tiêu phát triển bền vững gắn với bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu; phân bổ, khai thác và sử dụng hợp lý, hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên; đảm bảo tính kết nối vùng miền và các phương thức vận tải đáp ứng nhu cầu vận tải với tầm nhìn dài hạn đến 2050; các giải pháp thực hiện đã quan tâm đặc biệt đến tính khả thi của việc thu hút nguồn vốn, phân cấp, phân quyền.¹

Việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức BOT, BT, BTO đạt được nhiều thành tựu quan trọng. Chính phủ đã xây dựng và trình Quốc hội ban hành các cơ chế chính sách về đầu tư, đặc biệt đầu tư theo hình thức đối tác công tư, thông qua đó huy động các nguồn lực của xã hội tham gia vào đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nhiều tuyến đường cao tốc và quốc lộ đã và đang được đầu tư xây dựng theo hình thức BOT như các tuyến đường cao tốc Hà Nội - Bắc Giang, Bắc Giang - Lạng Sơn, Trung Lương – Mỹ Thuận, các đoạn tuyến cao tốc phía Đông, hầm Hải Vân, Hầm Đèo Cả, tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) nối Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng), tuyến Thái Nguyên - Chợ Mới, Hòa Lạc Hòa Bình, QL.6 (đoạn Lương Sơn - Hòa Bình), đường Hồ Chí Minh đoạn từ QL.2 đến Dương Nội và nâng cấp mở rộng QL.32 đoạn từ Cổ Tiết đến cầu Trung Hà Phú Thọ, cầu Việt Trì, cầu Văn Lang tại Phú Thọ, QL.3 đoạn Thái Nguyên - Chợ Mới, v.v... có tổng mức đầu tư hàng trăm nghìn tỷ đồng. Tính đến năm 2021, đã kêu gọi đầu tư ngoài ngân sách

¹ Kết quả chủ yếu của quy hoạch mạng lưới đường bộ:

(1) Cao tốc: Đến năm 2030, có khoảng 5.004 km đường bộ cao tốc (tăng khoảng 3.841 km so với năm 2021), đến năm 2050 mạng lưới đường bộ cao tốc cơ bản hoàn thiện với 41 tuyến, tổng chiều dài khoảng 9.014 km, bao gồm:

Trục dọc Bắc Nam (02 tuyến): Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông (Từ Lạng Sơn - Cà Mau) chiều dài khoảng 2.063 km, quy mô 4 - 10 làn xe; Tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây, chiều dài khoảng 1.205 km, quy mô 4 - 6 làn xe; Khu vực phía Bắc gồm 14 tuyến, chiều dài khoảng 2.305 km, quy mô 4 - 6 làn xe; Khu vực miền Trung - Tây Nguyên gồm 10 tuyến, chiều dài khoảng 1.431 km, quy mô 4 - 6 làn xe; Khu vực miền Nam gồm 10 tuyến, chiều dài khoảng 1.290 km, quy mô 4 - 10 làn xe. Vành đai đô thị Thủ đô Hà Nội gồm 3 tuyến, chiều dài khoảng 425 km, quy mô 4 - 6 làn xe; vành đai đô thị Thành phố Hồ Chí Minh gồm 2 tuyến, chiều dài khoảng 295 km, quy mô 4 - 8 làn xe.

(2) Mạng lưới Quốc lộ: gồm 172 tuyến, tổng chiều dài khoảng 29.795 km (tăng 5.474 km so với năm 2021), phân chia thành quốc lộ chính yếu và thứ yếu, tiêu chuẩn kỹ thuật tối thiểu cấp III đối với đoạn đường thông thường và cấp IV đối với đoạn khó khăn;

(3) Đường bộ ven biển: Qua địa phận 28 tỉnh, thành phố, tổng chiều dài khoảng 3.034 km, quy mô 2 - 4 làn xe, hướng tuyến các đoạn không đi trùng các quốc lộ, cao tốc được quyết định trong quy hoạch tỉnh. Bộ Giao thông vận tải đầu tư đoạn đi trùng quốc lộ, cao tốc; các địa phương ưu tiên bố trí nguồn vốn đầu tư các đoạn còn lại trước năm 2030.

nhà nước cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được 2.234 km trên hệ thống quốc lộ. Qua đó, hệ thống đường bộ được cải thiện rõ rệt góp phần quan trọng vào phát triển kinh tế, xã hội.

Tính đến nay, toàn bộ hệ thống đường bộ cả nước dài 608.975 km, tăng 77% so với năm 2010; trong đó quốc lộ (154 tuyến) dài 24.885 km chiếm 4,09%, tăng 44% so với năm 2010, đường cao tốc có 17 tuyến dài 1.128 km chiếm 0,2% (năm 2008 chưa có); hệ thống đường địa phương dài 582.962 km chiếm 95,73% chiều dài hệ thống, tăng 84% so với năm 2010, bao gồm: Đường tỉnh 28.142 km, chiếm 4,62%, tăng 11% so với năm 2010; đường đô thị 27.688 km chiếm 4,55%, tăng 47% so với năm 2010; đường huyện 56.630 km chiếm 9,3%, tăng 19% so với 2010; đường xã 150.601 km chiếm 24,73% tăng 2% so với 2010; đường thôn, xóm, bản ấp và trục chính nội đồng 311.855 km chiếm 51,20%, tăng 305% so với 2010; đường chuyên dùng 8.046 km chiếm 1,32% .

Giai đoạn từ năm (2008-2021), Bộ Giao thông vận tải đã chủ động và chung tay triển khai đầu tư xây dựng các đề án, dự án về Giao thông nông thôn. Kết quả đã xây dựng mới 2.683 cầu, nâng cấp 1.915,4 km đường, bảo trì 67.628 km đường GTNT với tổng vốn đầu tư 12.707 tỷ đồng từ nguồn ODA, đối ứng của Chính phủ và đóng góp tự nguyện của tổ chức, cá nhân bằng hình thức xã hội hóa. Tổng các nguồn vốn dành cho GTNT thời kỳ 2008-2021 là 464.488 tỷ đồng, gồm đầu tư xây dựng 434.919 tỷ đồng, bảo trì hạ tầng GTNT đường bộ 28.880 tỷ và đường thủy 1.083 tỷ đồng.

Đồng thời, để tăng cường nguồn thu cho ngân sách nhà nước nhằm đảm bảo nguồn kinh phí cho đầu tư, phát triển, quản lý, bảo trì đường bộ, Bộ Giao thông vận tải đang báo cáo Chính phủ đề trình Quốc hội phê duyệt cơ chế thu tiền sử dụng đường bộ nộp vào ngân sách nhà nước đối với các tuyến đường cao tốc do Nhà nước đầu tư.

IV. Về quy tắc giao thông đường bộ

Các văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh quy tắc giao thông đường bộ đã được ban hành đầy đủ là cơ sở cho người tham gia giao thông thực hiện cũng như bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ. Hệ thống báo hiệu đường bộ được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ (QCVN 41:2019/BGTVT) về cơ bản phù hợp với các quy định của pháp luật cũng như các điều ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia như: Hiệp định GMS, Hiệp định về tạo thuận lợi cho vận tải các nước ASEAN, ... đặc biệt là Công ước về giao thông đường bộ năm 1968, Công ước về biển báo và tín hiệu đường bộ năm 1968.

Công tác tổ chức giao thông, điều khiển giao thông được Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố hết sức chú trọng, kiểm tra, rà soát, điều chỉnh nhằm đảm bảo việc phân làn, phân tuyến, lắp đặt báo hiệu đường bộ, chỉ huy, hướng dẫn giao thông hợp lý, đúng quy định, tạo điều kiện thuận lợi cho người tham gia giao thông chấp hành tốt các quy tắc giao thông.

V. Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

1. 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 Giao thông vận tải 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.

2. 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, Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo 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 Giao thông vận tải 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 64/2016/NĐ-CP, Nghị định số 125/2018/NĐ-CP, Thông tư số 29/2017/TT-BGTVT ngày 01/9/2017. Tính đến 31/12/2021 đã đào tạo được nhiều khóa học và cấp được 1.602 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 Giao thông vận tải 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, số 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. Đến tháng 01 năm 2021, đã có 61/63 địa phương có quy hoạch đầu nối đường nhánh vào quốc lộ, đồng thời, thực hiện xóa bỏ nhiều điểm đầu nối trái phép và cải tạo, nâng cấp được nhiều nút giao điểm đầu nối mất an toàn giao thông.

3. 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 theo quy định về 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 Giao thông vận tải 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 Giao thông vận tải 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 cơ sở dữ liệu đường bộ đã được xây dựng, dần đáp ứng được 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 L 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 tác 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 của Thủ tướng Chính phủ ngày 17/06/2020 việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng, đã có 112 trạm thu phí trên toàn quốc đưa vào vận hành hệ thống thu phí điện tử không dừng (trong đó Bộ GTVT quản lý 69 trạm, địa phương quản lý 43 trạm, bao gồm 77 trạm thuộc dự án BOO1 và 35 trạm thuộc dự án BOO2). Hệ thống dữ liệu của hai dự án BOO1 và BOO2 đã được kết nối

để đảm bảo chủ phương tiện chỉ cần sử dụng 1 thẻ thu phí điện tử không dùng để lưu thông qua 112 trạm thu phí có lắp đặt hệ thống thu phí không dừng. Các Nhà cung cấp dịch vụ đã phát triển hơn 2,5 triệu khách hàng, tỷ lệ khách hàng sử dụng ETC đã đạt khoảng 65-70%, tỷ lệ sử dụng ETC tại các trạm thu phí đều đạt trên 50%. Theo thống kê của các Nhà cung cấp dịch vụ, hiện nay đã có 40.248 phương tiện xe biển xanh đã dán thẻ đầu cuối (BOO1 18.653 phương tiện, BOO2: 21.595 phương tiện). Đồng thời hiện đang tiếp tục khẩn trương thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về việc thí điểm chỉ áp dụng hình thức thu phí ETC đối với một số tuyến cao tốc tại mỗi vùng miền, trong năm 2022 lựa chọn tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (là tuyến cao tốc do Bộ Giao thông vận tải là cơ quan có thẩm quyền, có tuyến QL5 chạy song hành và cũng do VIDIFI tổ chức thu phí) để triển khai thí điểm chỉ áp dụng hình thức thu phí điện tử không dừng.

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

1. Quản lý phương tiện giao thông đường bộ

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để triển khai thực hiện các quy định về quản lý xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đã góp phần kiểm soát chặt chẽ chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, loại bỏ phương tiện hết niên hạn sử dụng, nâng cao trách nhiệm của nhà sản xuất và cơ quan quản lý đối với chất lượng, bảo vệ người tiêu dùng, giảm thiểu tai nạn giao thông.

Về công tác kiểm định xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đang khai thác: thông qua quy định về việc phương tiện giao thông cơ giới đường bộ phải thực hiện kiểm tra định kỳ về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đã loại bỏ được các phương tiện không đạt tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tham gia giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông do nguyên nhân kỹ thuật.² Tính đến hết tháng 12/2021, tổng số xe cơ giới đang lưu hành là 4,554,590³ xe; tổng số lượt phương tiện vào kiểm định từ năm 2012 đến hết tháng 12/2021 là 30,456,570⁴ xe và số lượt phương tiện đạt là 26,013,315⁵ xe; số lượng xe, máy chuyên dùng đã được kiểm định là 80,114⁶ xe; kiểm tra xe cơ giới, xe máy chuyên dùng sản xuất, lắp ráp mới là 58.941.459⁷ xe; kiểm tra xe cơ giới, xe máy chuyên dùng nhập khẩu là 3.622.319⁸ xe.

² Trong số 8.077 vụ tai nạn giao thông của 9 tháng đầu năm 2012 chỉ có 53 vụ tai nạn có nguyên nhân do thiết bị không đảm bảo an toàn (chiếm 0,7% - số liệu do Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia cung cấp).

³ Trong đó: 2,707,109 xe con; 175,387 xe khách; 1,503,467 xe tải; 44,302 xe chuyên dùng; 124,325 các loại xe khác (romôóc, somi romôóc,...).

⁴ Trong đó năm 2012: 2.011.670; năm 2013: 2.204.952; năm 2014: 2.449.916; năm 2015: 2.462.482; năm 2016: 2.722.468; năm 2017: 3.080.081; năm 2018: 3.504.791; năm 2019: 3.505.005; năm 2020: 4.191.979; năm 2021: 4.323.226

⁵ Trong đó năm 2012: 1.627.368; năm 2013: 1.811.359; năm 2014: 1.846.629; năm 2015: 1.990.732; năm 2016: 2.289.221; năm 2017: 2.613.830; năm 2018: 3.056.766 ; năm 2019: 3,082,537; năm 2020: 3,754,301; năm 2021: 3,940,572.

⁶ Năm 2012: 5.690; Năm 2013: 5.750; Năm 2014: 4.251; Năm 2015: 4.123; Năm 2016: 9.056; Năm 2017: 9.328; Năm 2018: 9.656; Năm 2019: 9.904; Năm 2020: 10,584, Năm 2021: 10864.

⁷ Trong đó: 55.929.940 mô tô; 2.969.042 ô tô; 42.477 romôóc, somi romôóc.

⁸ Trong đó: 1.797.305 mô tô; 1.349.446 ô tô; 71.423 romôóc, somi romôóc; 404.145 xe máy chuyên dùng.

Về công tác kiểm định kỹ thuật an toàn xe của lực lượng quân sự: Bộ Quốc phòng đã thực hiện nghiêm túc việc đăng ký, quản lý và kiểm định xe - máy của Quân đội sử dụng vào mục đích quốc phòng, đảm bảo 100% xe - máy trong Quân đội được đăng ký, quản lý, khai thác, sử dụng đúng quy định; các phương tiện khi tham gia giao thông đều được kiểm định về thông số an toàn kỹ thuật cao. Các trung tâm, trạm kiểm định thực hiện nghiêm tiêu chuẩn, quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe - máy quân sự (từ 2008 - 2017 các trung tâm, trạm kiểm định xe - máy quân sự đã kiểm định được 456.500 lượt xe).

Thông qua việc đẩy mạnh công tác quản lý xe - máy, bảo đảm kỹ thuật, kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe - máy quân sự, chất lượng xe - máy quân sự đã được nâng lên một bước, góp phần làm giảm thiểu tai nạn giao thông xảy ra hàng năm, tỷ lệ số vụ tai nạn giao thông vì lý do kỹ thuật giảm từ 1,3% năm 2008 xuống còn 0,6% năm 2011.

Về công tác kiểm định kỹ thuật an toàn xe của lực lượng công an nhân dân: Bộ trưởng Bộ Công an đã ban hành Thông tư số 29/2012/TT - BCA ngày 18/5/2012 quy định về tổ chức kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe ô tô, xe máy chuyên dùng trong lực lượng công an nhân dân; do số lượng xe của ngành Công an không nhiều, Bộ Công an đã xây dựng 01 Trung tâm kiểm định kỹ thuật với phương thức hoạt động được thực hiện trên dây chuyền tự động hiện đại để kiểm tra kỹ thuật an toàn xe của ngành Công an, đáp ứng được yêu cầu hiện nay⁹. Đến nay, Bộ Công an đã kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho 21.147 lượt xe cơ giới của lực lượng Công an nhân dân.

Về quản lý xe máy chuyên dùng tham gia giao thông: quy định về cấp, đổi, thu hồi đăng ký biển số xe máy chuyên dùng thực hiện theo quy định tại Thông tư số 20/2010/TT-BGTVT ngày 30/7/2010 và hiện nay là Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT ngày 12/6/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang nghiên cứu xây dựng phần mềm quản lý công tác cấp đăng ký, biển số xe máy chuyên dùng. Việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với các loại xe máy chuyên dùng khi nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp, cải tạo và khai thác sử dụng trong giao thông vận tải được quy định Thông tư số 23/2009/TT-BGTVT ngày 15/10/2009, Thông tư số 89/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015. Tính đến hết năm 2021, Bộ Giao thông vận tải đã cấp đăng ký, biển số cho 136.380 xe máy chuyên dùng.

Bộ Giao thông vận tải cũng đã ban hành các Thông tư để quản lý đối với xe chở hàng 4 bánh có gắn động cơ (Thông tư số 16/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 42/2018/TT-BGTVT) và quy định về điều kiện đối với xe chở người bốn bánh có gắn động cơ và người điều khiển tham gia giao thông trong phạm vi hạn chế (Thông tư số 86/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 42/2018/TT-BGTVT).

⁹ Trong 3 năm (2009-2012) đã tổ chức kiểm định kỹ thuật an toàn 2.052 xe của Bộ Công an, 761 xe của Công an Hà Nội, 118 xe của Công an Vĩnh Phúc; trong đó năm 2009 kiểm định 1.057 xe đạt 865 xe; năm 2010 kiểm định 1.200 xe đạt 875 xe; năm 2011 kiểm định 2.512 xe đạt 2.300 xe; năm 2012 kiểm định 1.368 xe đạt 1.335 xe.

Về đăng ký phương tiện giao thông cơ giới đường bộ: các văn bản quy phạm pháp luật trong công tác đăng ký, quản lý xe đã được Bộ Công an chủ động xây dựng, sửa đổi, bổ sung đáp ứng được yêu cầu quản lý, cải cách hành chính hiện nay. Công tác này được xác định không chỉ là nhiệm vụ quản lý hành chính nhà nước mà còn là hoạt động nghiệp vụ phục vụ các yêu cầu công tác của lực lượng Công an như tra cứu, xác minh, truy nguyên, thu thập chứng cứ, xử lý vi phạm... trong công tác phòng ngừa, điều tra, xử lý tội phạm và các vi phạm khác. Thực tế từ hoạt động đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, trung bình mỗi năm, lực lượng Công an nhân dân đã truy nguyên đầu vết làm căn cứ quan trọng để phá được hàng nghìn vụ án trộm cắp, giết cướp, tiêu thụ tài sản do phạm tội mà có, vận chuyển ma túy và một số loại tội phạm khác. Việc đẩy mạnh ứng dụng hệ thống xử phạt "nguội" và xử phạt qua hình ảnh, công tác đăng ký, quản lý phương tiện trong thời gian gần đây cũng đã góp phần tích cực phục vụ hoạt động xử phạt và nâng cao ý thức tự giác của người điều khiển phương tiện. Bộ Công an tổ chức thực hiện thu hồi đăng ký, biên số xe ngoại giao, biên số xe người nước ngoài sử dụng không đúng quy định tại Việt Nam; phát hiện và ngăn chặn kịp thời tình trạng đối tượng lợi dụng chính sách ưu đãi của nhà nước đối với phương tiện của Việt kiều hồi hương, phương tiện ngoại giao... để nhập khẩu, trốn thuế; chấn chỉnh hoạt động quản lý xe; tập trung giải quyết các thủ tục đối với xe sang tên, chuyển quyền sở hữu; tạo điều kiện thuận lợi cho việc sang tên, chuyển quyền sở hữu phương tiện được nhân dân đồng tình ủng hộ và đánh giá cao; triển khai vận hành hệ thống quản lý, đăng ký xe ô tô qua mạng trên phạm vi toàn quốc.

Tính đến tháng 12/2021 số phương tiện đã được đăng ký tại các cơ quan Cảnh sát giao thông là 5.239.926 ô tô, 68.349.566 mô tô; Bộ Quốc phòng đã cấp đăng ký quản lý phương tiện cơ giới đường bộ cho 10.545 xe ô tô và 1.705 xe mô tô.

2. Về người điều khiển tham gia giao thông đường bộ

Thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008, trong 13 năm qua Bộ Giao thông vận tải 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 152 trung tâm sát hạch lái xe ô tô được phân bố ở phân bố 58, tỉnh, thành phố (cả nước, còn 05 tỉnh chưa có trung tâm sát hạch lái xe ô tô gồm: Yên Bái, Lai Châu, Tiền Giang, Trà Vinh 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 Giao thông vận tải 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 bài tập theo hình thức dựng hình tại các khu đất đến nay đã được bê tông hóa hoặc rải 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 An toàn giao thông 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 là 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 Pháp 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 thực hiện trong năm 2022.

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 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 thực hành lái xe trong hình: trước đây, từ các bài sát hạch tiền 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 Đường bộ Việt Nam 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 Giao thông vận tải 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 Giao thông vận tải 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. Nhờ ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý giấy phép lái xe, đã hiện đại hóa công tác quản lý 22.640.059 giấy phép lái xe mô tô và 10.645.986 giấy phép lái xe ô tô hiện có, làm nền tảng để triển khai cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 3 từ quý IV/2015 và thí điểm thực hiện mức độ 4 trên cổng dịch vụ công quốc gia từ tháng 7/2020 đối với thủ tục đổi giấy phép lái xe trong cả nước; đến hết năm 2021 đã có 114.222 giấy phép lái xe được đăng ký cấp, đổi trực tuyến.

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 Giao thông vận tải 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 hết tháng 4 năm 2021 đã cấp 41.070 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.

Về quản lý, đào tạo, sát hạch cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ: Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 06/2011/TT-BGTVT ngày 07/03/2011 quy định về bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ, đến hết năm 2021 đã thực hiện đào tạo, cấp chứng chỉ cho 28.250 người.

VII. Hoạt động vận tải đường bộ

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. 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; năm 2015 số lượng tuyến là 2.423 tuyến; năm 2016 số lượng tuyến là 3.236 tuyến (tăng 33,5% tương đương tăng 813 tuyến so với năm 2015); năm 2017 số lượng tuyến là 4.410 tuyến (tăng 27% tương đương tăng 1.174 tuyến so với năm 2016); năm 2018 số lượng tuyến là 5.238 tuyến (tăng 19% tương đương tăng 828 tuyến so với năm 2017); năm 2019 số lượng tuyến là 10.588 (tăng 7,3% tương đương tăng 724 tuyến so với năm 2018); năm 2020 số lượng tuyến là 10.940 tuyến (tăng 3,3% tương đương tăng 352 tuyến so với năm 2019); năm 2021 số lượng tuyến là gần 11.694 (tăng 6,9% tương đương 754 tuyến so với năm 2021).

- 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 9.543 xe, vận chuyển khoảng 1 tỷ lượt hành khách mỗi năm.

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 2021 đã có trên 83.618 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (chủ yếu là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa mới được cấp Giấy phép kinh doanh theo lộ trình của Nghị định số 86/2014/NĐ - CP). 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), năng lực cạnh tranh yếu.

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 năm 2021 cả nước hiện có 875.646 ô tô kinh doanh vận tải xe ô tô các loại. Trong đó, có 308.776 xe khách (trong đó: xe tuyến cố định là 19.639 xe, xe hợp đồng là 207.251 xe, xe du lịch là 3.544 xe, xe taxi là 68.095 xe, xe buýt là 9.543 xe và xe trung chuyển là 704 xe) và 566.870 xe tải các loại (trong đó: xe công ten nơ là 73.012 xe, xe taxi tải là 257 xe, xe đầu kéo là 17.431 xe, xe tải 476.170 xe).

4. Về dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ

Tính đến hết 2021 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 sàn 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.

5. Về công tác quản lý lái xe kinh doanh vận tải

Theo thống kê của các Sở Giao thông vận tải, đến hết năm 2021 số lượng lái xe kinh doanh vận tải vào khoảng trên 1.000.000 lái xe. Công tác quản lý lái xe đã được chú trọng, có nhiều văn bản chỉ đạo Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố đôn đốc, giám sát việc khám sức khỏe định kỳ của người lái xe. Đây cũng là một trong những nội dung được chú trọng kiểm tra trong quá trình kiểm tra việc chấp hành các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải. Qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình, mặc dù các địa phương đã tăng cường xử lý, tuy nhiên vẫn còn nhiều lái xe vi phạm thời gian lái xe liên tục quá 4 giờ, lái xe chạy quá tốc độ,...

6. 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 Giao thông vận tải, Cục Đường bộ Việt Nam đã 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 2021, Hệ thống đã tiếp nhận dữ liệu của trên 875.646 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 Đường bộ Việt Nam và 63 Sở Giao thông vận tải.

- + Xây dựng và ban hành giao thức truyền dữ liệu hình ảnh từ camera lắp trên xe kinh doanh vận tải theo đúng quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2021 của Chính phủ và Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

- + 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 sàn 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.

7. 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; đang triển khai đàm phán Hiệp định vận tải hành khách ASEAN, Bản ghi nhớ Việt Nam - Lào - Thái Lan về vận tải hành khách cố định, sửa đổi Hiệp định vận tải đường bộ Việt Nam - Campuchia, Sổ tay hướng dẫn vận tải Việt Nam - Lào, 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 với 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 tình hình cầu đường bộ và cầu đường sắt nên tàu có trọng tải lớn không hoạt động được.

Chi phí logistics còn ở mức cao, theo một số nghiên cứu hiện nay chi phí này của Việt Nam chiếm khoảng 20,9% GDP, đây là mức khá cao so với một số nước trong khu vực như Thái Lan, Singapo,... 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.

8. 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.

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 Giao

thông vận tải 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 còn diễn ra nên đòi hỏi việc triển khai thực hiện ở các cấp, các ngành cần mạnh mẽ và quyết liệt hơn.

Đến thời điểm đầu năm 2020, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ 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. Tuy nhiên, phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng chưa có loại hình vận tải xe nội bộ (không kinh doanh vận tải).

9. 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 Giao thông vận tải 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 Giao thông vận tải 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 Giao thông vận tải 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 Giao thông vận tải 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 Giao thông vận tải đã thu hồi phù hiệu đối với là 8.374 xe vi phạm, nhắc nhở, chấn chỉnh 3.895 xe; thực hiện tra cứu, cung cấp dữ liệu của hơn 250 xe theo yêu cầu của các cơ quan Công an để phục vụ công tác điều tra và đảm bảo an toàn giao thông trên cả nước, số liệu này chưa tính số tiền xử phạt các vi phạm liên quan đến thiết bị GSHT do lực lượng Thanh tra giao thông và lực lượng Cảnh sát giao thông kiểm tra, xử phạt.

- 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, giám sát tốc độ của phương tiện kinh doanh vận tải góp phần làm giảm tỷ lệ tai nạn giao thông, giảm chi phí đầu tư, khôi phục kết cấu hạ tầng giao thông do xe chạy quá tốc độ, xe tai nạn giao thông và xe quá tải trọng gây ra. 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 2020 tỷ lệ này là 0,32 lần/1000 km, giảm khoảng 36 lần so với năm 2015), mặc dù số lượng phương tiện hiện nay tăng gấp 5 lần so với năm 2015.

VIII. Thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm hành chính đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ

Công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông là vấn đề được đặt ra thường xuyên trong chỉ đạo, điều hành của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an và các địa phương. Thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008, các lực lượng chức năng đã triển khai xây dựng kế hoạch và tổ chức thực hiện nhiều nội dung về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, đặc biệt là công tác kiểm soát kinh doanh vận tải; công tác tuyên truyền vận động nhân dân chấp hành luật lệ khi tham gia giao thông; đấu tranh xử lý các hành vi phạm trật tự an toàn giao thông. Công tác kiểm tra tải trọng xe và đấu tranh với các hiện tượng quá tải được đẩy mạnh trong thời gian gần đây với nhiều biện pháp đồng bộ được các lực lượng công an, cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông và các lực lượng chức năng khác thực thi quyết liệt.

Nhờ thực hiện đồng bộ nhiều giải pháp những năm gần đây tình hình tai nạn giao thông có nhiều chuyển biến tích cực, giảm liên tục cả 3 tiêu chí¹⁰; đến nay, tình trạng xe quá tải lưu thông đường dài (Bắc - Nam), cơ bản đã chấm dứt, xe quá tải chủ yếu lưu thông trong phạm vi vùng, qua các tỉnh lân cận, các khu vực công trường, dự án xây dựng, mỏ vật liệu; số lượng phương tiện vi phạm chở hàng quá tải cơ bản đã giảm, còn khoảng dưới 10%. Kết quả lớn nhất trong công tác kiểm soát tải trọng xe là đã tạo được sự đồng thuận, tạo được niềm tin của nhân dân, đại đa số lái xe, chủ xe, chủ doanh nghiệp vận tải.

Có được kết quả trên là do sự nỗ lực của lực lượng công an, lực lượng thanh tra thông qua các hoạt động thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi vi phạm về trật tự an toàn giao thông. Cụ thể như sau:

1. Lực lượng Công an nhân dân

Bộ Công an đã tập trung chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông tích cực, chủ động tổ chức thực hiện công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ và coi đây là một biện pháp quan trọng nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông; chỉ đạo kiện toàn tổ chức, phân công, phân cấp, bố trí lực lượng Cảnh sát giao thông theo hướng chuyên sâu, toàn diện từ Bộ Công an đến các địa phương. Tăng cường và huy động tối đa lực lượng, phương tiện, liên tục mở các đợt cao điểm tuần tra, kiểm soát, bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên phạm vi toàn quốc; tập trung kiểm tra, xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông, đảm bảo, phòng ngừa đấu tranh, ngăn chặn kịp thời các hành vi vi phạm hành

¹⁰ Theo báo cáo của UBATGTQG tổng kết công tác ATGT 5 năm (2011-2015) đã xảy ra 155.288 vụ (chiếm 98,3%), làm chết 46.460 người, bị thương 160.599 người. So với 05 năm trước, giảm 18,08% số vụ, giảm 20,63% số người chết và giảm 22,25% số người bị thương.

chính và hoạt động của các loại tội phạm trên tuyến giao thông, giải quyết nhanh các vụ tai nạn và ùn tắc giao thông.

Bộ Công an đã triển khai Quyết định số 617/QĐ-TTg ngày 15/5/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án “Tăng cường, và hiện đại hóa công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông”. Phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật trang bị cho lực lượng Cảnh sát giao thông được tăng cường, đặc biệt là việc ứng dụng hệ thống camera giám sát vào công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ đã được triển khai rộng trên nhiều địa phương góp phần hiện đại hóa công tác tuần tra, kiểm soát, từng bước thay đổi phương thức tuần tra, kiểm soát của cảnh sát giao thông, hạn chế sự có mặt của cảnh sát giao thông trên đường nhưng vẫn giám sát được tình hình trật tự an toàn giao thông, nâng cao hiệu quả xử lý vi phạm, kiểm chế giảm tai nạn giao thông, điều hòa giao thông, chống ùn tắc giao thông, có tác dụng răn đe, giáo dục ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông và phòng ngừa vi phạm.

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.

Bên cạnh đó, Bộ Công an đã ban hành các quy định về phân công, phân cấp và tổ chức điều tra các vụ tai nạn giao thông đường bộ: Thông tư số 76/2011/TT - BCA quy định phân công trách nhiệm và quan hệ phối hợp trong công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông của lực lượng Cảnh sát nhân dân, Thông tư số 77/2012/TT - BCA quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông đường bộ; Thông tư 58/2009/TT - BCA quy định và hướng dẫn thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ. Qua 9 năm thực hiện đã góp phần xây dựng cơ sở dữ liệu về tai nạn giao thông đầy đủ và khách quan hơn¹¹.

2. Lực lượng Thanh tra giao thông 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

¹¹ Từ năm 2009 đến tháng 5/2019, toàn quốc đã xảy ra 326.299 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 97.721 người, bị thương 329.756 người; các cơ quan điều tra khởi tố 27.735 vụ với 27.556 bị can.

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; 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 Giao thông vận tải thành lập nhiều đoàn thanh tra, kiểm tra về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Qua kiểm tra, Bộ Giao thông vận tải 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 13 năm thi hành Luật Giao thông đường bộ, Cục Đường bộ Việt Nam, Thanh tra các Sở Giao thông vận tải 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;

Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an đã chỉ đạo lực lượng Thanh tra giao thông đã 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 Giao thông vận tải - 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 Giao thông vận tải 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 Công chức 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 Đường bộ Việt Nam 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 bên thủy nội địa trên địa bàn các tỉnh, thành phố: Quảng Ninh, Hải Phòng, Đà Nẵng, 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 12593/KHPH-BGTVT-BCA, Bộ Giao thông vận tải 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 VPHC 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 được 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 chuyển 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.

Phần thứ hai

ĐÁNH GIÁ CÁC TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI THI HÀNH LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2008

1. Công tác xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, chính sách, chiến lược, quy hoạch giao thông vận tải 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 được ban hành chậm so với thời gian có hiệu lực của Luật như: Nghị định số 18/2012/NĐ-CP về Quy chuẩn 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 thực tế phát sinh nhiều vấn đề bất cập. 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.

Công tác tuyên truyền, phổ biến văn bản quy phạm pháp luật có nhiều chuyển biến tích cực, tuy nhiên nội dung tuyên truyền nhiều lúc chưa theo sát được những vấn đề “nóng” mà xã hội đang quan tâm, hình thức tuyên truyền chưa dễ nhớ, dễ hiểu. 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. 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 Giao thông vận tải 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 cho 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 GTĐB (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 “đỗ xe”; phân định rạch ròi các quy định về dừng, đỗ, đỗ 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 hiệu 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.

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, thời gian vừa qua ưu tiên thực hiện cho các dự án xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp, đối với đường đang khai thác mới chỉ ưu tiên triển khai đối với một số tuyến đường mới đưa vào khai thác, sử dụng nhưng chưa được thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông khi thực hiện dự án xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp.

4. Về kết cấu hạ tầng đường bộ

Kết cấu hạ tầng đường bộ đã có bước phát triển vượt bậc, tuy nhiên vẫn còn thiếu và chưa đồng bộ. Số km đường cao tốc đưa vào khai thác mới đáp ứng được một phần nhỏ so với 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 quy mô kỹ thuật thấp chưa được cải tạo nâng cấp, mở rộng, chưa đáp ứng nhu cầu vận tải và tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn giao thông. Trên hệ thống quốc lộ có trên 5.100 cầu đã được đầu tư xây dựng, sửa chữa, kiểm định đủ điều kiện dỡ biển báo hiệu tải trọng, tuy nhiên hiện vẫn còn trên 370 cầu cấm biển hạn chế tải trọng và cầu có khổ nhỏ hơn khổ nền đường và thường xuyên được 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, 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 không đi lại được khi mưa lũ. Bên cạnh đó còn 8.500 cầu yếu trên cần sửa chữa, cải tạo. Trên đất liền cả nước còn 7 huyện ở vùng đồng bằng Sông Cửu Long và 52 xã đường đến Trung tâm hành chính hiện 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, tỉ lệ quỹ đất giao thông đô thị hiện nay còn thấp hơn so với quy định, Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và các đô thị lớn khác, con số này mới chỉ đạt từ 5 - 12% tùy theo từng khu vực. Hơn nữa hiện nay, mật độ đường phố tại khu vực trung tâm cũng rất thấp, ví dụ khu vực nội đô Hà Nội chỉ đạt khoảng 0,74 km/km². Tỷ lệ quỹ đất dành cho giao thông tỉnh cũng rất thấp, mới chỉ đạt được dưới 01%.

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 để kiểm tra, xử lý, cưỡng chế của các lực lượng chức năng.

Nguồn kinh phí để thực hiện công tác bảo trì chưa đủ so với nhu cầu (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 đền 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 32/2014/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 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 GTĐB (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.

4. 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: chưa quy định cụ thể điều kiện, tiêu chuẩn kỹ thuật của xe tập lái, xe sát hạch và giấy phép lái xe phù hợp với 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, Tuy nhiên, do khó khăn trong việc thực hiện, nên đã có một số địa phương đề nghị lùi thời hạn áp dụng thực hiện.

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, không cân đối với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ đã được nâng cao nhưng chưa đồng đều, còn có các đơn vị vận tải còn 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 chuyên môn chưa phù hợp; công tác quản lý lái xe và nhân viên phục vụ trên xe vẫn còn có bất cập. Công tác thống kê số liệu về hoạt động vận tải của ngành giao thông vận tải 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 có 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 có 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 GTĐB.

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 cần 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 qua trình thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP, các Sở Giao thông vận tải 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 vào 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 nên 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: hiện nay, theo quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP, Thông tư 12/2020/T - 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 Giao thông vận tải. 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.

Để đẩy mạnh các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông, đồng thời quản lý chặt chẽ người lái xe kinh doanh vận tải cần thiết xây dựng cơ sở dữ liệu và hệ thống thông tin quản lý người lái xe kinh doanh vận tải. Cơ sở dữ liệu sẽ được sử dụng trong quá trình ghi nhận lịch sử hành nghề của lái xe từ khi bắt đầu lái xe kinh doanh vận tải đến khi kết thúc, cơ sở dữ liệu cũng là kênh thông tin quan trọng để doanh nghiệp vận tải tham khảo trong quá trình tuyển dụng, sử dụng lái xe. Ngoài ra, cơ sở dữ liệu cũng được sử dụng để phục vụ công tác cứu hộ, điều tra của các cơ quan thực thi pháp luật; phục vụ công tác đánh giá, ghi nhận, trao các giải thưởng cho những người lái xe an toàn và các doanh nghiệp vận tải để biểu dương, phát triển phong trào thi đua lái xe an toàn. Đây cũng là một trong những giải pháp để đảm bảo an toàn giao thông hiệu quả cần được quy định cụ thể tại Luật để tăng hiệu lực thi hành.

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 ra 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, bên 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 có 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 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.

5. 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, phân 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).

6. Nguyên nhân

Những hạn chế trên xuất phát từ nhiều nguyên nhân chủ quan và khách quan, cụ thể:

6.1. Nguyên nhân chủ quan

- Các quy định của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực đường bộ 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.

- Hiệu quả của công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật chưa đáp ứng được yêu cầu, chưa tạo được sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của người 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 giao thông vận tải chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn phát sinh, đội ngũ cán bộ làm công tác quản lý vận tải tại các địa phương còn 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 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.

6.2. 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 đang phải đảm nhiệm tỷ trọng lớn trong vận tải nói chung kể cả vận tải hành khách lẫn vận tải hàng hóa.

- 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 phân đất của đường bộ (đất bảo vệ, bảo trì đường bộ), phân 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 cũng liên tục được sửa đổi, bổ sung dẫn đến việc thiếu đồng bộ, chồng chéo, gây sự 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.

Phần thứ ba

ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG

Để nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải 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. Nghiên cứu sửa đổi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 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 giao thông vận tải 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 Giao thông vận tải 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 vượt quá mức cho phép, 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.

Trên đây là báo cáo tổng kết thi hành 13 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Vụ thuộc Bộ;
- Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ;
- Các Cục: ĐBVN, ĐCTVN, ĐKVN, QLĐTXD;
- Lưu: VT, PC.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Lê Đình Thọ

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

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	<ul style="list-style-type: none"> - 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 - 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 - 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 - 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 	Bộ Giao thông vận tải

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 Giao thông vận tải
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 Giao thông vận tải
4	Khoản 3 Điều 66, Khoản 4 Điều 67; Khoản 3 Điều 73	Nghị định 10/2014/NĐ-CP về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng ô tô	Bộ Giao thông vận tải
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 Giao thông vận tải
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 Giao thông vận tải
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
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 Giao thông vận tải

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 Giao thông vận tải
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	Bộ Giao thông vận tải
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 Giao thông vận tải
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 Giao thông vận tải

7	Khoản 6 Điều 55	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	Bộ Giao thông vận tải
		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	Bộ Công an
8	Khoản 2 Điều 54	- 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 15/2014/TT-BCA ngày 04 tháng 4 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về đăng ký xe	Bộ Công an
		- Thông tư số 102/TT-BQP quy định đăng ký, quản lý, sử dụng xe cơ giới trong Bộ Quốc phòng - 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	Bộ Quốc phòng
9	Khoản 6 Điều 57	Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT quy định về đăng ký xe máy chuyên dùng	Bộ Giao thông vận tải
		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	Bộ Giao thông vận tải
10	Khoản 2 Điều 60	Thông tư liên tịch số 24/2015/TTLT-BYT-BGTVT quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe	Bộ Y tế
11	Khoản 10 Điều 61	- Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT quy định về đào tạo, sát hạch,	Bộ Giao thông vận tải

		<p>cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thông tư số 38/2019/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 Giao thông vận tải quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ - Thông tư số 01/2021/TT-BGTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT ngày 06 tháng 7 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế và Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ 	
		<ul style="list-style-type: none"> - 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 - 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 	Bộ Công an
		<ul style="list-style-type: none"> - Thông tư số 93/2016/TT-BQP quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe quân sự - 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 	Bộ Quốc phòng
12	Khoản 2 Điều 68, khoản 2 Điều 80, khoản 2 Điều 82	Thông tư số 63/2016/TT-BGTVT quy định về tổ chức, hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải	Bộ Giao thông vận tải

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
----	-----------------	--	------------

