

NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUẢN LÝ VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ - THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP

HOÀNG TRỌNG SƠN*

Quản lý vận tải đường bộ tại Việt Nam hiện nay đang đối mặt với nhiều thách thức lớn, như tình trạng xe quá tải, hoạt động vận tải không đăng ký kinh doanh và việc ứng dụng công nghệ vào công tác quản lý còn hạn chế. Mặc dù hệ thống pháp luật về vận tải đã được xây dựng khá đầy đủ, song hiệu quả quản lý vẫn chưa cao do việc tuân thủ quy định thiếu tính đồng bộ, đặc biệt trong khâu triển khai và kiểm tra, giám sát thực tế. Điều này dẫn đến nhiều bất cập, ảnh hưởng đến tính minh bạch và hiệu quả của công tác quản lý nhà nước. Để khắc phục, cần đẩy mạnh số hóa trong quản lý vận tải. Đồng thời, hoàn thiện hành lang pháp lý và nâng cao năng lực của lực lượng thực thi, từ đó, tạo ra một môi trường vận tải an toàn, công bằng và bền vững.

Từ khóa: Quản lý vận tải đường bộ; giao thông đường bộ; hoàn thiện pháp luật; lực lượng thực thi.

Road transport management in Vietnam is currently facing significant challenges, including vehicle overloading, unlicensed transport operations, and limited application of technology in management activities. Although the legal framework for transport has been relatively well established, the overall effectiveness of management remains low due to inconsistent compliance with regulations, particularly in implementation, inspection, and supervision. These shortcomings undermine transparency and the efficiency of state management in the transport sector. To address these issues, it is necessary to promote digitalization in transport management, improve the legal framework, and enhance the capacity of enforcement agencies. These measures aim to create a safer, fairer, and more sustainable road transport environment.

Keywords: Road transport management; road traffic; law improvement; enforcement agencies.

NGÀY NHẬN: 15/6/2025

NGÀY PHẢN BIỆN, ĐÁNH GIÁ: 26/6/2025

NGÀY DUYỆT: 16/7/2025

DOI: <https://doi.org/10.59394/qlnn.354.2025.1234>

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam ngày càng phát triển và nhu cầu vận chuyển hàng hóa, hành khách tăng cao, vận tải đường bộ đã trở thành một trong những ngành trọng yếu đóng vai trò then chốt trong

kết nối và lưu thông. Tuy nhiên, cùng với sự gia tăng nhanh chóng về số lượng phương tiện và doanh nghiệp vận tải là những thách

* ThS, Công ty Luật TNHH Tư vấn Thương mại Việt

thức trong công tác quản lý, từ việc kiểm soát xe quá tải đến hệ thống pháp luật chưa thật sự đồng bộ, chưa đáp ứng kịp tốc độ phát triển. Những bất cập này không chỉ ảnh hưởng đến an toàn giao thông làm gia tăng tai nạn mà còn gây tổn thất lớn về kinh tế - xã hội. Do đó, việc đánh giá đúng thực trạng và đề xuất các giải pháp hiệu quả nhằm hoàn thiện công tác quản lý vận tải đường bộ là yêu cầu cấp thiết trong bối cảnh hiện nay.

2. Thực trạng quản lý vận tải đường bộ thời gian qua

Đảng và Nhà nước luôn đặc biệt quan tâm và chú trọng đến việc phát triển vận tải đường bộ, đây là một trong những yếu tố then chốt để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh và hội nhập quốc tế. Quyết định số 535/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh chiến lược vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; *Luật Đường bộ* năm 2024 (có hiệu lực từ ngày 01/01/2025); *Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ* năm 2024 (có hiệu lực từ ngày 01/01/2025) và Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2030, tầm nhìn 2050 đã đặt mục tiêu xây dựng hệ thống vận tải đồng bộ, hiện đại, kết nối hiệu quả giữa các phương thức vận tải, trong đó đường bộ giữ vai trò chủ lực; hàng loạt dự án giao thông trọng điểm được triển khai, như: cao tốc Bắc - Nam, vành đai đô thị, đường vành đai khu kinh tế, quốc lộ cải tạo, nâng cấp... Theo đó, hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật cũng được các cơ quan quản lý nhà nước nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung, thay thế nhằm bảo đảm tính phù hợp với thực tiễn hoạt động vận tải đường bộ trong từng giai đoạn.

Thông tư số 152/2014/TTLT-BTC-GTVT ngày 15/10/2014 liên tịch giữa Bộ Tài chính và Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện giá cước vận tải bằng xe ô tô và giá dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ cùng với Thông tư số 32/2024/TT-BGTVT ngày 13/11/2024 của Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý giá dịch vụ sử dụng đường bộ của các dự án đầu

tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do trung ương quản lý đã có những quy định sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với tình hình mới. Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 quy định về hoạt động vận tải đường bộ. Ngoài ra, hàng năm, Nhà nước sử dụng ngân sách để xây dựng, bảo trì, bảo dưỡng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, do đó, các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động vận tải đường bộ có trách nhiệm trả các phí sử dụng theo quy định.

Nhìn chung, hệ thống các quy định pháp luật về vận tải đường bộ đã tạo cơ sở pháp lý cho công tác xây dựng, triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển hoạt động giao thông đường bộ nói chung và hoạt động vận tải đường bộ nói riêng, thúc đẩy sự phát triển của ngành Giao thông vận tải, góp phần quan trọng vào phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện công tác quản lý vận tải đường bộ còn một số bất cập tồn tại, như:

Thứ nhất, hệ thống pháp luật còn chồng chéo, thiếu thống nhất. Cụ thể, hiện nay, hoạt động vận tải đường bộ chịu sự điều chỉnh của nhiều văn bản pháp lý khác nhau, như: *Luật Đường bộ* năm 2024, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và nhiều thông tư chuyên ngành khác. Sự thiếu liên kết và phân định chưa rõ ràng giữa các đạo luật và nghị định đã tạo nên những điểm giao thoa chưa nhất quán. Việc tách *Luật Giao thông đường bộ* năm 2008 thành hai đạo luật riêng là *Luật Đường bộ* năm 2024 và *Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ* năm 2024 đã làm nảy sinh lo ngại về sự phân mảnh trong quản lý.

Ngoài ra, các văn bản hướng dẫn dưới luật cũng tồn tại sự khác biệt trong cách hiểu và áp dụng quy định, như: các tiêu chí xác định loại hình vận tải (taxi truyền thống và taxi công nghệ) chưa được thống nhất rõ ràng giữa Bộ Giao thông vận tải và các sở, ngành địa phương, dẫn đến tình trạng chưa thống nhất về điều kiện kinh doanh, mức thuế và

quy định giám sát hành trình đối với các hãng xe công nghệ, như: Grab, Be, Gojek...

Thứ hai, chậm điều chỉnh, chưa theo kịp thực tiễn. Trong bối cảnh ngành Vận tải đường bộ Việt Nam đang phát triển nhanh chóng cả về quy mô và hình thức hoạt động nhưng việc điều chỉnh và cập nhật các quy định pháp lý để phù hợp với thực tiễn còn chậm trễ, dẫn đến tình trạng một số mô hình vận tải mới chưa được điều chỉnh kịp thời, gây khó khăn trong quản lý và tạo khoảng trống pháp lý.

Bên cạnh đó, lĩnh vực vận tải hàng hóa và logistics, vận tải đa phương thức và chuỗi cung ứng tích hợp đòi hỏi các quy định pháp lý linh hoạt, hiện đại, phù hợp với chuẩn mực quốc tế. Nhiều quy định vẫn mang tính rời rạc, chưa hiệu quả với các mô hình logistics, như: kho thông minh, vận chuyển không giấy tờ (e-document), truy xuất nguồn gốc qua công nghệ blockchain hoặc Công nghệ nhận dạng đối tượng qua tần số vô tuyến (RFID). Điều này không chỉ làm giảm năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong nước mà còn cản trở quá trình hội nhập quốc tế trong lĩnh vực vận tải - logistics.

Thứ ba, thiếu chế tài đủ mạnh, thực thi chưa nghiêm. Trên phương diện pháp lý, mặc dù hệ thống các nghị định, thông tư liên quan đến xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông vận tải đã được ban hành tương đối đầy đủ nhưng những hành vi vi phạm nghiêm trọng, như: chở quá tải, lắp thiết bị gian lận hộp đen, sử dụng phương tiện không đạt tiêu chuẩn kỹ thuật hoặc cố ý vi phạm thời gian lái xe liên tục vẫn xảy ra. Tình trạng né tránh kiểm tra hoặc có sự bao che, dung túng của một số cán bộ thực thi pháp luật tại địa phương cũng là vấn đề khiến pháp luật bị vô hiệu hóa trên thực tế.

Thứ tư, việc quản lý phương tiện và doanh nghiệp vận tải còn lỏng lẻo. Trong bối cảnh ngành vận tải đường bộ ngày càng phát triển về quy mô, hình thức và công nghệ, việc quản lý phương tiện và doanh nghiệp vận tải vẫn còn chưa bắt kịp yêu cầu thực tiễn. Đây

là một trong những nguyên nhân chủ yếu dẫn đến các hành vi vi phạm pháp luật kéo dài và làm giảm chất lượng dịch vụ vận tải trên phạm vi cả nước. Nhiều doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải chỉ đăng ký để hợp thức hóa giấy tờ, trong khi không trực tiếp quản lý phương tiện, lái xe cũng như không bảo đảm đầy đủ điều kiện kinh doanh theo quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP.

Bên cạnh đó, việc kiểm định an toàn kỹ thuật phương tiện đôi khi bị buông lỏng, có tình trạng “thông đồng” để bỏ qua các lỗi kỹ thuật nghiêm trọng. Ngoài ra, trong quá trình quản lý, mối liên kết giữa cơ quan nhà nước và doanh nghiệp chưa hình thành được hệ sinh thái quản lý vận tải theo hướng minh bạch - hiện đại - hiệu quả.

Thứ năm, tuyên truyền và phổ biến pháp luật chưa đúng mức. Hiện nay, công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật trong lĩnh vực này còn chưa được quan tâm đúng mức nên ảnh hưởng trực tiếp đến mức độ nhận thức và ý thức tuân thủ pháp luật của các đối tượng tham gia hoạt động vận tải. Nhiều chương trình phổ biến pháp luật chỉ dừng lại ở các hội nghị, cuộc họp hoặc phát tờ rơi, văn bản đến các doanh nghiệp vận tải lớn, trong khi lái xe, chủ phương tiện cá nhân, các doanh nghiệp nhỏ là đối tượng thường xuyên vi phạm tham gia giao thông lại chưa được tiếp cận đầy đủ thông tin pháp luật. Đặc biệt, việc phổ biến pháp luật ở khu vực nông thôn, miền núi, vùng sâu, vùng xa gần như không được triển khai hiệu quả.

3. Một số giải pháp

Một là, rà soát và hoàn thiện khung pháp lý hiện hành.

Cần hoàn thiện hệ thống pháp luật theo hướng đồng bộ, thống nhất và phù hợp thực tiễn, đặc biệt là sau khi *Luật Đường bộ* năm 2024 và *Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ* năm 2024 có hiệu lực thi hành. Cụ thể, ban hành các quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành rõ đối với các loại hình vận tải mới, như: xe công nghệ, vận tải điện tử, logistics tích hợp; bảo đảm liên kết và

nhất quán giữa pháp luật giao thông, pháp luật kinh doanh, thuế, bảo hiểm và an sinh xã hội trong lĩnh vực vận tải... phù hợp với bối cảnh số hóa và kinh tế chia sẻ.

Hai là, tăng cường pháp luật về vận tải hành khách công cộng.

Để tránh ùn tắc giao thông, giảm ô nhiễm môi trường và nâng cao chất lượng sống của người dân, cần quy định về cơ chế đầu tư, khai thác và vận hành hệ thống vận tải công cộng, như: xe buýt, xe buýt nhanh (BRT), đường sắt đô thị (Metro). Vì vậy, việc tăng cường pháp luật về vận tải hành khách công cộng là một trong những giải pháp trọng tâm cần được ưu tiên. Theo đó:

(1) Cần xây dựng khung pháp lý chi tiết về lựa chọn nhà khai thác, chế độ trợ giá, tiêu chuẩn kỹ thuật và trách nhiệm giám sát để nâng cao hiệu quả và chất lượng vận hành.

(2) Tiếp tục tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho đầu tư tư nhân theo hình thức hợp tác công - tư (PPP). Việc thu hút vốn ngoài ngân sách vào lĩnh vực vận tải công cộng sẽ giúp tăng năng lực hạ tầng mà không làm gánh nặng cho ngân sách nhà nước.

(3) Tiếp tục ban hành một số chính sách ưu đãi và khuyến khích người dân sử dụng phương tiện công cộng; đồng thời, kiểm soát sự phát triển tràn lan của phương tiện cá nhân. Các quy định liên quan đến trợ giá vé, ưu tiên làn đường, điểm dừng đỗ và tích hợp thẻ vé điện tử giữa các phương tiện công cộng cần được hoàn thiện và đồng bộ hóa.

(4) Có chế tài pháp lý đủ mạnh để xử lý hành vi vi phạm trong hoạt động vận tải công cộng, như: bỏ trạm, không đón khách, thu sai giá vé hoặc khai thác tuyến không đúng quy định nhằm bảo vệ quyền lợi của hành khách và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Ba là, hoàn thiện quy định về vận tải hàng hóa để theo kịp tốc độ phát triển logistics và thương mại điện tử.

Vận tải hàng hóa là một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng và đóng vai trò then chốt trong phát triển kinh tế, đặc biệt

trong bối cảnh thương mại điện tử và dịch vụ logistics bùng nổ hiện nay. Vì vậy, cần hoàn thiện hệ thống quy định pháp luật về trách nhiệm của các chủ thể trong hoạt động vận tải hàng hóa, quy định nghiêm ngặt hơn về kiểm định định kỳ, niên hạn sử dụng, tải trọng và quy cách thiết kế phương tiện. Đồng thời, ban hành các quy chuẩn kỹ thuật và cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư ứng dụng công nghệ, bảo đảm bảo mật thông tin dữ liệu vận tải; đồng bộ hóa pháp luật vận tải hàng hóa với pháp luật thương mại, thuế, bảo hiểm và logistics nhằm tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong toàn bộ quá trình lưu thông hàng hóa.

Bốn là, nâng cao chất lượng thực thi và giám sát pháp luật.

Tăng cường đào tạo chuyên sâu, thực hiện luân chuyển công tác và áp dụng cơ chế kiểm soát nội bộ chặt chẽ để nâng cao tính liêm chính, công tâm của cán bộ thanh tra cảnh sát giao thông trong thực thi nhiệm vụ.

Tiếp tục ứng dụng công nghệ vào giám sát vận tải là giải pháp mang tính đột phá. Việc triển khai hệ thống camera giám sát hành trình, trạm cân tự động, phần mềm theo dõi vị trí xe, hệ thống phạt nguội... không chỉ giúp giảm gánh nặng cho lực lượng chức năng mà còn hạn chế tiêu cực và nâng cao hiệu quả giám sát.

Năm là, giáo dục, tuyên truyền pháp luật.

Việc tuyên truyền pháp luật không thể chỉ dừng lại ở hình thức treo băng rôn, khẩu hiệu, tổ chức hội nghị mà phải đổi mới cách thức tiếp cận. Có thể ứng dụng công nghệ, như: xây dựng cổng thông tin pháp luật trực tuyến, ứng dụng di động dành cho tài xế tra cứu nhanh quy định pháp luật hay sản xuất video ngắn, infographics dễ hiểu chia sẻ trên mạng xã hội để lan tỏa thông tin pháp luật một cách hiệu quả.

Công tác giáo dục pháp luật giao thông vào trường học là một giải pháp chiến lược dài hạn. Việc hình thành ý thức chấp hành pháp luật từ sớm sẽ tạo nền tảng cho hành vi văn minh khi tham gia giao thông. Đây cũng

là điều kiện tiên quyết để hệ thống pháp luật quản lý vận tải đường bộ ở Việt Nam phát huy hiệu lực và hiệu quả một cách bền vững.

Sáu là, đồng bộ và hài hòa luật hóa hệ thống pháp luật với các cam kết quốc tế.

Trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế sâu rộng, Việt Nam đã trở thành thành viên của nhiều hiệp định thương mại tự do thế hệ mới, như: Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP), Hiệp định Thương mại tự do Liên minh châu Âu, Việt Nam (EVFTA), Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP)... Các hiệp định này không chỉ mở ra cơ hội tiếp cận thị trường quốc tế mà còn đặt ra yêu cầu cấp thiết về việc cải cách thể chế, hoàn thiện pháp luật theo hướng minh bạch, công bằng và phù hợp với chuẩn mực quốc tế. Do đó, tiếp tục rà soát và điều chỉnh các quy định pháp luật hiện hành để bảo đảm phù hợp với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Việc cải cách các quy định này sẽ góp phần tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng theo đúng cam kết Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) và các Hiệp định thương mại tự do (FTA).

Bên cạnh đó, cần tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm quản lý vận tải đường bộ từ các quốc gia phát triển, các mô hình quản lý hiện đại từ Nhật Bản, Hàn Quốc, Đức, Hà Lan... Đồng thời, có thể học hỏi cách xây dựng các trung tâm điều hành vận tải thông minh, cơ chế cấp phép điện tử hoặc quy trình kiểm soát vận tải xuyên biên giới.

Việc hoàn thiện hệ thống pháp luật quản lý vận tải đường bộ không chỉ là yêu cầu nội tại của ngành Giao thông vận tải mà còn là một yếu tố then chốt trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm trật tự an toàn giao thông và hội nhập quốc tế. Để đạt được điều này, cần có sự vào cuộc đồng bộ của các cơ quan quản lý nhà nước cùng với sự tham gia tích cực của doanh nghiệp và người dân. Chỉ khi pháp luật vừa đúng - đủ - nghiêm, vừa dễ tiếp cận - dễ hiểu - dễ thực hiện thì mới thực sự phát huy được vai trò là công cụ điều

tiết hiệu quả hoạt động vận tải đường bộ trong thời đại mới.

4. Kết luận

Trước yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, đô thị hóa nhanh chóng, cùng với xu thế hội nhập quốc tế sâu rộng, hệ thống pháp luật điều chỉnh lĩnh vực giao thông đường bộ cần được bổ sung, sửa đổi và hoàn thiện liên tục. Những giải pháp được đề xuất nêu trên có tác dụng định hướng chính sách, điều chỉnh các bất cập, khắc phục hạn chế trong thực tiễn quản lý, từ đó, tạo môi trường pháp lý ổn định, minh bạch và phù hợp với điều kiện phát triển của đất nước. Đồng thời, giúp nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của tổ chức, cá nhân; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; giảm thiểu tai nạn và thiệt hại về người và tài sản. Ngoài ra, việc điều chỉnh kịp thời các quy định pháp luật còn giúp Việt Nam thực hiện tốt các cam kết quốc tế, tiếp cận các chuẩn mực quản lý tiên tiến, tạo điều kiện thuận lợi cho hợp tác quốc tế và phát triển kinh tế đối ngoại trong lĩnh vực giao thông vận tải hiện nay. □

Tài liệu tham khảo:

1. Bộ Giao thông vận tải (2020). *Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.*
2. Bộ Giao thông vận tải (2015). *Thông tư số 91/2015/TT-BGTVT ngày 17/01/2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.*
3. Chính phủ (2020). *Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.*
4. Quốc hội (2012). *Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020).*
5. Quốc hội (2020). *Luật Bảo vệ môi trường năm 2020.*
6. Quốc hội (2024). *Luật Đường bộ năm 2024 (có hiệu lực từ ngày 01/01/2025).*
7. Quốc hội (2024). *Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 (có hiệu lực từ ngày 01/01/2025).*