

NÂNG CAO HIỆU QUẢ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

TRƯƠNG QUÝ TUẤN*

Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông là một yêu cầu và nhiệm vụ cơ bản của mọi quốc gia và là điều kiện cần thiết để phát triển kinh tế, củng cố an ninh, quốc phòng và ổn định trật tự xã hội. Trật tự, an toàn giao thông nói chung, trật tự, an toàn giao thông đường bộ nói riêng của mỗi quốc gia luôn là sản phẩm chung được kế thừa của nhiều hoạt động khác nhau trên các lĩnh vực chính trị, kinh tế, văn hóa - xã hội và an ninh trật tự của quốc gia đó. Bài viết phân tích thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam, từ đó đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả công tác quản lý giao thông đường bộ và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên cả nước.

Từ khóa: Trật tự, an toàn giao thông; quản lý nhà nước; giao thông đường bộ; nâng cao; hiệu quả.

Ensuring traffic order and safety is a basic requirement, task of every country, and a necessary condition for economic development, strengthening security and defense and stabilizing social order. Traffic order and safety in general, road traffic order and safety in particular of each country are always the inherited common products of many different activities in the fields of politics, economy, culture - society and security and order of that country. The article analyzes the current situation of state management of road traffic order and safety in Vietnam, thereby proposing a number of solutions to improve the efficiency of road traffic management and ensure traffic order and safety across the country.

Keywords: Traffic order and safety; state management; road traffic; improvement; efficiency.

NGÀY NHẬN: 13/6/2023

NGÀY PHẢN BIỆN, ĐÁNH GIÁ: 19/7/2023

NGÀY DUYỆT: 16/8/2023

DOI: <https://doi.org/10.59394/qlnn.331.2023.589>

1. Đặc điểm, tình hình giao thông đường bộ hiện nay

Từ khi nền kinh tế Việt Nam chuyển từ kế hoạch hóa tập trung sang kinh tế thị trường thì bức tranh về kinh tế của Việt Nam có nhiều điểm sáng, mức sống của người dân được cải thiện từng bước. Tuy nhiên, đi đôi với tăng trưởng kinh tế đạt được thì đi liền với nó là vấn đề về tai nạn giao thông (TNGT) và ùn tắc giao thông, đặc biệt là giao thông

đường bộ (GTĐB), số vụ TNGT không ngừng tăng cả về quy mô và số lượng. Mặc dù hàng năm, các địa phương ra quân triển khai mạnh mẽ “Tháng An toàn giao thông” nhưng tình hình trật tự, an toàn giao thông (TTATGT) trên cả nước vẫn diễn biến rất phức tạp.

Cụ thể, ùn tắc giao thông xảy ra phức tạp tại các thành phố lớn do lưu lượng phương

* Học viện Chính trị, Bộ Quốc phòng

tiện tăng đột biến, trong khi quy hoạch giao thông, tổ chức giao thông, hạ tầng giao thông chưa đáp ứng yêu cầu, gây tắc nghẽn trên diện rộng tại các đô thị lớn và trên các tuyến cao tốc, quốc lộ trọng điểm. Ùn tắc giao thông trên các trục giao thông chính, đầu mối giao thông trọng điểm, ngày càng trở nên phức tạp, thường xuyên, liên tục, có xu hướng lan rộng cả không gian và thời gian. Theo Sở Giao thông - Vận tải Hà Nội, năm 2022, trên địa bàn thành phố có thêm 10 điểm ùn tắc, tăng từ 35 lên 45 điểm¹. Còn tại TP. Hồ Chí Minh, hiện có 24 điểm ùn tắc giao thông, phát sinh 6 điểm mới (năm 2022 là 18 điểm)².

Bên cạnh vấn đề ùn tắc giao thông thì tình hình TNGT vẫn thường xuyên xảy ra tại các địa phương trong cả nước. Theo báo cáo của Cục Cảnh sát giao thông, trong năm 2022, cả nước xảy ra hơn 11,4 ngàn vụ TNGT, làm chết 6.384 người, bị thương 7.804 người. So với cùng kỳ năm 2019, giảm 6.205 vụ (-35,15%), giảm 1.245 người chết (-16,32%), giảm 5.841 người bị thương (-42,81%)³. Cũng trong năm 2022, lực lượng cảnh sát giao thông đã phát hiện, ngăn chặn và xử lý 169 vụ với 2.836 đối tượng có hành vi điều khiển xe lạng lách, đánh võng, chạy xe thành đoàn với tốc độ cao, có dấu hiệu đua xe trái phép, gây rối trật tự công cộng. Trong đó, công an các đơn vị, địa phương đã khởi tố 11 vụ, 68 đối tượng, xử lý hành chính 157 vụ⁴. Thực tế cho thấy, vi phạm của người tham gia giao thông, tình hình vi phạm TTATGT đường bộ của người tham gia giao thông vẫn còn phổ biến, như: tùy tiện khi điều khiển phương tiện, vi phạm quy tắc giao thông khi không có lực lượng cảnh sát giao thông giám sát.

2. Thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Thứ nhất, về ban hành chủ trương, chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT.

Nhận thức vai trò quan trọng của TTATGT đường bộ, thời gian qua, Đảng và Nhà nước đã ban hành nhiều chủ trương, chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT, như: Nghị

quyết số 13/2002/NQ-CP ngày 19/11/2002 của Chính phủ về các giải pháp kiềm chế gia tăng và tiến tới giảm dần TNGT và ùn tắc giao thông; Chỉ thị số 22-CT/TW ngày 22/4/2003 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT; Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiềm chế TNGT và ùn tắc giao thông; Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông. Bên cạnh đó là các chiến lược, quy hoạch phát triển GTĐB, như: Quy hoạch phát triển giao thông, vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030...

Đặc biệt, Quốc hội đã ban hành *Luật GTĐB* năm 2008. *Luật* này có ý nghĩa rất quan trọng đối với xây dựng văn hóa GTĐB giai đoạn hiện nay.

Thứ hai, về tuyên truyền, giáo dục và phổ biến pháp luật về TTATGT.

Cùng với những chủ trương, chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT, công tác tuyên truyền, giáo dục và phổ biến pháp luật về TTATGT cũng được chú trọng, quan tâm và được triển khai thực hiện thường xuyên. Theo đó, hàng năm, lực lượng công an các tỉnh, thành phố đã tổ chức các buổi tuyên truyền, thông tin tới người dân những nội dung liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT, tình hình TNGT; những hệ lụy do TNGT gây ra; đồng thời, phổ biến những nội dung cơ bản về *Luật GTĐB*, kỹ năng lái xe an toàn; hình thức và mức xử phạt; cách thức nộp tiền phạt trên Cổng dịch vụ công quốc gia đối với nhóm các hành vi vi phạm phổ biến...

Đặc biệt, tổ chức tuyên truyền giáo dục, bồi dưỡng kiến thức và rèn luyện kỹ năng tham gia giao thông an toàn, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT xây dựng

văn hóa giao thông cho học sinh, sinh viên để phòng ngừa, giảm thiểu các vụ TNGT liên quan đến học sinh, sinh viên. Theo thống kê từ năm 2020 đến tháng 9/2022, cả nước xảy ra 1.570 vụ TNGT liên quan đến học sinh, sinh viên, làm chết 864 người, bị thương 1.794 người⁵. Nguyên nhân chính xảy ra TNGT là do thiếu hiểu biết kiến thức pháp luật và ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT của các em học sinh, sinh viên chưa cao. Do vậy, việc giáo dục, phổ biến kiến thức và rèn luyện kỹ năng tham gia giao thông an toàn ở học sinh, sinh viên là rất cần thiết.

Thứ ba, về xây dựng và cải thiện kết cấu hạ tầng giao thông.

Những năm gần đây, Chính phủ luôn quan tâm ưu tiên tăng vốn đầu tư từ nguồn ngân sách để xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, góp phần xóa đói, giảm nghèo, nâng cao đời sống Nhân dân, rút ngắn khoảng cách giữa các vùng, miền. Các công trình giao thông được quy hoạch và đầu tư theo hướng đồng bộ, hiện đại, như: mạng lưới đường bộ cao tốc quốc gia kết nối các trung tâm kinh tế trọng điểm Bắc - Nam; các cửa khẩu, sân bay, cảng biển quốc tế và các tuyến đường vành đai đô thị có nhu cầu vận tải lớn với tổng chiều dài hơn 6.400 km; tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam và hệ thống đường sắt đô thị tại Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh; các cảng biển cửa ngõ quốc tế (Lạch Huyện, Vân Phong và Cái Mép - Thị Vải); mạng đường bay theo mô hình nan quạt với tần suất khai thác cao tại 2 đầu Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Bên cạnh đó, Bộ Giao thông - Vận tải cũng phối hợp với Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh tập trung triển khai các dự án đường sắt đô thị; dự án cải tạo cầu yếu, thông tin tín hiệu, gia cố sửa chữa các hầm đường sắt và các hạng mục kết cấu hạ tầng thiết yếu khác, qua đó, nâng cao mức độ an toàn, rút ngắn thời gian chạy tàu trên trục Bắc - Nam... Qua đó, giao thông đô thị từng bước được cải tạo, nâng cấp và mở rộng, đặc biệt tại các đô thị lớn, góp phần hạn chế tình trạng ùn tắc hành khách, hàng hóa.

Thứ tư, về công tác đăng ký, quản lý phương tiện giao thông.

Những năm gần đây, các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ Việt Nam đều có xu hướng tăng, công tác đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ cũng có những chuyển biến tích cực. Từ ngày 01/01/2009 - 01/8/2021, toàn quốc đăng ký 5 triệu xe ô tô và 74 triệu xe mô tô (mỗi năm số lượng phương tiện đăng ký mới tăng trung bình trên 25% với nhiều chủng loại phương tiện đa dạng khác nhau)⁶, đã đáp ứng nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa, hành khách, giao lưu văn hóa của các cơ quan, tổ chức và cá nhân, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Công tác đăng ký xe đã có những bước chuyển đổi tích cực: thường xuyên cải cách thủ tục quản lý từ đăng ký thủ công (viết bằng tay) sang ứng dụng công nghệ thông tin (hệ thống đăng ký, quản lý phương tiện lần đầu tiên được quản lý thống nhất, tập trung trên hệ thống mạng máy tính từ Cục Cảnh sát giao thông đến công an cấp huyện); tăng cường cải cách hành chính (nhất là cải cách thủ tục hành chính) để nâng cao hiệu quả công tác; phối hợp với các bộ, ngành sử dụng dịch vụ công quốc gia để đăng ký xe, rút ngắn được thời gian đăng ký. Đồng thời, thông qua công tác đăng ký xe, lực lượng công an đã phát hiện đối tượng làm giả đăng ký xe, chứng từ nộp lệ phí trước bạ, hóa đơn bán hàng, hồ sơ xe tịch thu sung quỹ nhà nước...

Thứ năm, về quản lý chất lượng đào tạo người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

Ở nước ta hiện nay, đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe là một khâu của công tác quản lý người điều khiển phương tiện giao thông và có quan hệ chặt chẽ với nhau, không tách rời nhau với quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Hiện trên cả nước có 149 trung tâm sát hạch lái xe, 343 trung tâm đào tạo lái ô tô, 463 cơ sở đào tạo lái mô tô⁷. Những năm gần đây, công tác quản lý nhà nước (QLNN) về đào tạo, sát hạch, cấp giấy

phép lái xe đã được Bộ Giao thông - Vận tải phân cấp tương đối triệt để cho địa phương; đồng thời, thực hiện mạnh mẽ xã hội hóa các cơ sở, đào tạo sát hạch lái xe; chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe đã được nâng lên, từng bước đáp ứng nhu cầu học và sát hạch lái xe của xã hội.

Ngoài ra, công tác quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật phương tiện GTĐB trước đây do lực lượng công an đảm nhiệm, song hiện nay đã chuyển sang cho Bộ Giao thông - Vận tải thực hiện chức năng QLNN; kiểm tra, thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm TTATGT đường bộ được kiểm soát và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm TTATGT; tích cực hợp tác trao đổi kinh nghiệm, đào tạo nguồn nhân lực, nghiên cứu học tập những kinh nghiệm quốc tế trong xây dựng tổ chức bộ máy QLNN về TTATGT.

Mặc dù công tác QLNN về TTATGT thời gian qua đã có nhiều kết quả tích cực, song, bên cạnh đó vẫn còn một số hạn chế sau:

(1) Một số cấp ủy, chính quyền địa phương chưa nghiêm túc trong việc thực hiện chủ trương, chỉ đạo về công tác bảo đảm TTATGT nên thiếu quyết liệt trong công tác tham mưu, triển khai thực hiện các giải pháp bảo đảm TTATGT trên từng lĩnh vực, địa bàn phụ trách.

(2) Công tác QLNN đối với các đơn vị kinh doanh vận tải còn thiếu chặt chẽ, đồng bộ, dẫn đến một số đơn vị kinh doanh vận tải còn buông lỏng quản lý đối với chủ xe, lái xe, sử dụng phương tiện hết niên hạn sử dụng, không bảo đảm các điều kiện về an toàn tham gia giao thông; giao phương tiện cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện..., gây TNGT.

(3) Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đã được quan tâm, song chưa có trọng tâm, trọng điểm...; thiếu chiều sâu, còn nặng về hình thức, chưa liên tục, chưa phù hợp với đặc điểm từng loại đối tượng, địa bàn; chưa duy trì thường xuyên mà chủ yếu làm theo chiến dịch hoặc đợt cao

điểm, như: năm an toàn giao thông, tháng an toàn giao thông...

(4) Công tác thanh, kiểm tra, xử lý các vi phạm của lực lượng chức năng đối với các đơn vị hoạt động kinh doanh vận tải chưa được thực hiện thường xuyên, hiệu quả.

(5) Công tác duy tu, bảo dưỡng các tuyến đường bộ còn chưa kịp thời, chưa bảo đảm các điều kiện an toàn cho người và phương tiện thực hiện nhiệm vụ, tiềm ẩn nhiều nguy cơ xảy ra TNGT...

3. Giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ thời gian tới

Một là, xây dựng quy hoạch, kế hoạch về TTATGT đường bộ. Điều này giúp cho chủ thể QLNN về TTATGT đường bộ, xác định được các mục tiêu và hướng đến giải quyết hoàn thành các mục tiêu này; tiết kiệm hóa các nguồn lực; khi xây dựng quy hoạch, kế hoạch sẽ lựa chọn được các phương án tối ưu, khắc phục những tồn tại, chông chéo, gây tốn kém, lãng phí; là cơ sở để các chủ thể QLNN tiến hành các hoạt động giám sát, kiểm tra, thanh tra hay thực hiện chức năng kiểm soát việc thực hiện các mục tiêu đề ra.

Hai là, tiếp tục xây dựng và hoàn thiện pháp luật GTĐB, các lĩnh vực khác của pháp luật có liên quan và phân công trách nhiệm QLNN về TTATGT đường bộ. Theo đó, hoàn thiện pháp luật, trên cơ sở chức năng, nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức mới của bộ, ngành mà phân công chủ trì, chịu trách nhiệm chính trước Đảng, Nhà nước trong công tác QLNN về TTATGT đường bộ. Đồng thời, hoàn thiện pháp luật, thiết lập cơ chế phối hợp trách nhiệm giữa các bộ, ngành có liên quan trong công tác QLNN về TTATGT đường bộ; bổ sung, sửa đổi, hoàn thiện các quy định của pháp luật về xử lý đối với hành vi chống người thi hành công vụ. Cùng với đó, tổ chức thực hiện pháp luật về TTATGT đường bộ. Cụ thể là, tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan có thẩm quyền QLNN về TTATGT đường bộ; đẩy mạnh việc xây dựng phong trào quần chúng thực hiện Luật GTĐB; tuyên truyền,

phổ biến, giáo dục, hướng dẫn pháp luật về TTATGT đường bộ.

Ba là, bảo đảm an toàn của kết cấu hạ tầng GTĐB. Phát triển, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là một nhu cầu quan trọng và tất yếu được Đảng, Nhà nước rất quan tâm, tập trung chỉ đạo. Bên cạnh việc cải tạo, nâng cấp, xây dựng mới kết cấu hạ tầng GTĐB, các ngành chức năng cần tập trung giải quyết các nội dung sau: công tác thẩm định thiết kế, kiểm định an toàn GTĐB phải được tiến hành đầy đủ, phối hợp chặt chẽ, đồng bộ với ngành Giao thông - Vận tải.

Ngoài ra, nâng cao chất lượng an toàn phương tiện GTĐB. Tổ chức thực hiện nghiêm nghị định của Chính phủ quy định về niên hạn sử dụng của ô tô tải và ô tô chở người; cần đặc biệt coi trọng công tác kiểm định phương tiện; quản lý chặt chẽ hơn về kỹ thuật phương tiện, thiết bị vận tải; nghiêm cấm các loại phương tiện không bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn tham gia GTĐB.

Bốn là, siết chặt quản lý chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cho người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ có vai trò hết sức quan trọng trong việc chấp hành pháp luật về giao thông và giảm tai nạn GTĐB. Cùng với đó, tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm TTATGT đường bộ tuần tra, kiểm soát xử lý nghiêm các hành vi vi phạm TTATGT là một biện pháp cưỡng chế hết sức quan trọng, có tác dụng trực tiếp hạn chế TNGT đồng thời có ý nghĩa tuyên truyền mạnh mẽ.

Năm là, tiếp tục kiện toàn tổ chức bộ máy, nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức và các điều kiện bảo đảm đi kèm. Theo đó, tiếp tục thực hiện đồng bộ, sắp xếp lại tổ chức bộ máy các cơ quan QLNN về TTATGT đường bộ theo hướng tinh gọn, hiệu quả; loại bỏ những khâu trùng lặp để tinh giản biên chế; thường xuyên đào tạo, tập huấn, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ, công chức đủ khả năng

và kiến thức để hoạch định, quản lý và thực thi nhiệm vụ QLNN về TTATGT đường bộ.

Bên cạnh đó, tăng cường hợp tác quốc tế trong QLNN về TTATGT đường bộ. Tích cực nghiên cứu, trao đổi và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực an toàn giao thông nói chung và an toàn GTĐB là hết sức cần thiết và quan trọng, từng bước và có lộ trình, như: hợp tác trao đổi kinh nghiệm, đào tạo nguồn nhân lực, trao đổi, nghiên cứu học tập những kinh nghiệm quốc tế trong xây dựng tổ chức bộ máy QLNN về TTATGT để nghiên cứu, ứng dụng vào điều kiện thực tế tại Việt Nam □

Chú thích:

1. Hà Nội thêm 10 “điểm đen” ùn tắc giao thông. <https://tienphong.vn>, ngày 29/11/2022.

2. Ban hành kế hoạch phối hợp xử lý 24 “điểm đen” ùn tắc giao thông ở TP. Hồ Chí Minh. <https://tuoitre.vn>, ngày 26/5/2023.

3, 4. Năm 2022: Xử lý hơn 2,8 triệu trường hợp vi phạm giao thông, phạt tiền hơn 4.124 tỷ đồng. <https://vtv.vn>, ngày 23/12/2022.

5. Tăng cường tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông trong các cơ sở giáo dục giai đoạn 2022 - 2025. <https://bocongan.gov.vn>, ngày 18/10/2022.

6. Bộ Công an. Báo cáo tổng kết công tác đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Hà Nội, 2022.

7. Đồng loạt thanh tra, kiểm tra việc đào tạo, cấp bằng lái xe tại 63 tỉnh, thành. <https://tuoitre.vn>, ngày 07/02/2023.

Tài liệu tham khảo:

1. Chỉ thị số 22-CT/TW ngày 22/4/2003 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

2. Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông.

3. Luật Giao thông đường bộ năm 2008.

4. Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.