BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO **BỘ NỘI VỤ**

HỌC VIỆN HÀNH CHÍNH QUỐC GIA

TRẦN SƠN HÀ

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

LUẬN ÁN TIẾN SĨ QUẢN LÝ CÔNG

Hà Nội - 2016

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO **BỘ NỘI VỤ**

HỌC VIỆN HÀNH CHÍNH QUỐC GIA

TRẦN SƠN HÀ

QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

Chuyên ngành: Quản lý công

Mã số: 62 34 04 03

LUẬN ÁN TIẾN SĨ QUẢN LÝ CÔNG

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:

1. PGS.TS. Lưu Kiếm Thanh

2. TS. Nguyễn Minh Sản

Hà Nội - 2016

LỜI CẢM ƠN

Tác giả xin trân trọng bày tỏ lòng biết ơn tới:

- Lãnh đạo Học viện Hành chính Quốc gia, Khoa sau đại học và các đơn vị khác trong Học viện Hành chính đã giúp đỡ, tạo điều kiện về thủ tục và cơ sở vật chất cho quá trình thực hiện luận án.

- PGS.TS. Lưu Kiếm Thanh, TS. Nguyễn Minh Sản đã hướng dẫn tận tình trong suốt quá trình làm luận án.

- Các Giáo sư, Phó giáo sư, các nhà khoa học, các đồng nghiệp đã đóng góp nhiều ý kiến quý báu để luận án được hoàn thành.

Một lần nữa, tác giả xin chân thành cảm ơn!

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan Luận án tiến sĩ với đề tài: "Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay" là công trình khoa học do tôi đề xuất và nghiên cứu. Các tài liệu được sử dụng trong luận án là trung thực, có nguồn gốc và trích dẫn rõ ràng. Các kết quả nghiên cứu nêu trong luận án chưa có ai công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu khoa học nào./.

TÁC GIẢ LUẬN ÁN

TRẦN SƠN HÀ

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT TRONG LUẬN ÁN

ATGT	An toàn giao thông
CSGT	Cảnh sát giao thông
GTĐB	Giao thông đường bộ
GTVT	Giao thông vận tải
GPLX	Giấy phép lái xe
HTGT	Hạ tầng giao thông
QLNN	Quản lý nhà nước
TTATGT	Trật tự, an toàn giao thông
TTCC	Trật tự công cộng
TTKS	Tuần tra, kiểm soát
TNGT	Tai nạn giao thông
UTGT	Ùn tắc giao thông
XLVP	Xử lý vi phạm

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU 1

Chương 1: TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU CÓ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN 10

1.1. Các công trình nghiên cứu ở nước ngoài có liên quan đến quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ 10

1.2. Các công trình nghiên cứu ở trong nước có liên quan đến quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ 14

1.3. Nhận xét và đánh giá về tình hình nghiên cứu 21

1.4. Những vấn đề luận án đặt ra tiếp tục nghiên cứu giải quyết 24

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1 27

Chương 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LÝ CỦA QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ 28

2.1. Lý luận chung của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ 28

2.2. Nội dung quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ 49

2.3. Chủ thể quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ 60

2.4. Các điều kiện đảm bảo quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ 61

2.5. Kinh nghiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở một số nước và những giá trị tham khảo đối với Việt Nam 64

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2 70

Chương 3: THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM 71

3.1. Đặc điểm, tình hình giao thông đường bộ 71

3.2. Thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam từ năm 2007 đến nay 78

3.3. Đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam 110

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3 122
Chương 4: PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ 123
4.1. Phương hướng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam 123
4.2. Giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam 130
KẾT LUẬN CHƯƠNG 4 152
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ 154
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ..... 158
Phụ lục 1: Số liệu phương tiện giao thông cơ giới đường bộ 167
Phụ lục 2: Thống kê tai nạn giao thông đường bộ từ ít nghiêm trọng trở lên ... 168
Phụ lục 3: Thống kê tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng 169
Phụ lục 4: Thống kê tỷ lệ tai nạn giao thông trên 10.000 phương tiện 170
Phụ lục 5: Thống kê kết quả xử lý vi phạm của lực lượng cảnh sát giao thông . 171
Phụ lục 6 : Thống kê phương tiện kiểm định 172
PHIẾU KHẢO SÁT 173

DANH MỤC BẢNG

Bảng 3.1: Giải pháp QLNN về TTATGT đường bộ 83
Bảng 3.2: Nguyên nhân vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ 91
Bảng 3.3: Đánh giá mức độ quan trọng của các quy định về TTATGT đường bộ 92

DANH MỤC BIỂU ĐỒ, SƠ ĐỒ

Sơ đồ 2.1: Tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về TTATGT đường bộ.....61
Biểu đồ 3.1: Mạng lưới đường bộ Việt Nam 72
Biểu đồ 3.2: Tình hình ùn tắc giao thông đường bộ 74
Biểu đồ 3.3: Nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông..... 76
Biểu đồ 3.4: Hành vi vi phạm của người tham gia giao thông 77
Biểu đồ 3.5: Vai trò của nhà nước về TTATGT đường bộ..... 82
Biểu đồ 3.6: Thể hiện nhận thức về các văn bản pháp luật qua các kênh thông tin..... 85
Biểu đồ 3.7: Các văn bản về TTATGT đường bộ..... 87
Biểu đồ 3.8: Tham dự các hoạt động tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT đường bộ 87
Biểu đồ 3.9: Nội dung tuyên truyền pháp luật về TTATGT đường bộ 89
Biểu đồ 3.10: Giải pháp nâng cao hiểu biết về pháp luật..... 89
Biểu đồ 3.11: Mức độ quan trọng của việc thực hiện các quy định pháp luật về TTATGT đường bộ 90
Biểu đồ 3.12: Đánh giá về công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ..... 95
Biểu đồ 3.13: Đánh giá về chất lượng kiểm định phương tiện giao thông cơ giới đường bộ..... 99
Biểu đồ 3.14: Đánh giá về chất lượng đào tạo và, sát hạch cấp GPLX 101

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của việc nghiên cứu đề tài luận án

Trật tự, an toàn giao thông là trạng thái xã hội có trật tự được hình thành và điều chỉnh bởi các quy phạm pháp luật trong lĩnh vực giao thông vận tải công cộng, nhằm đảm bảo cho hoạt động giao thông thông suốt, trật tự, an toàn, hạn chế đến mức thấp nhất tai nạn giao thông. Đảm bảo trật tự, an toàn giao thông là một yêu cầu và nhiệm vụ cơ bản của mọi quốc gia và xem đó 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 tất cả các lĩnh vực chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội và an ninh trật tự của quốc gia đó. Trật tự, an toàn giao thông đường bộ được xem là bộ mặt của xã hội, là một trong những tiêu chí cơ bản phản ánh tiềm lực kinh tế, năng lực quản lý và mức độ văn minh của mỗi quốc gia. Nếu nhìn nhận, phân tích đánh giá dưới góc độ kinh tế thì hoạt động giao thông còn được ví như mạch máu của nền kinh tế quốc dân. Sự hình thành, tồn tại và phát triển của mỗi quốc gia nói chung và vùng đô thị hay mỗi khu kinh tế nói riêng phụ thuộc vào quy mô tổ chức hoạt động giao thông và yêu cầu đảm bảo trật tự, an toàn giao thông.

Nhận thức vai trò quan trọng của trật tự, an toàn giao thông đường bộ, những năm qua, Đảng, Nhà nước ta đã ban hành nhiều văn bản chỉ đạo và các văn bản quy phạm pháp luật như: Chỉ thị số 22-CT/TW ngày 22/4/2003, Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư; Luật giao thông đường bộ năm 2001, năm 2008; các Nghị quyết số 14/2002/NQ-QH11 ngày 16/12/2002 của Quốc hội; Nghị quyết số 13/2002/NQ-CP ngày 19/11/2002, Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 và Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/6/2011 của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiềm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, v.v… Đặc biệt, 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 trật tự, an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và

tầm nhìn đến năm 2030, được xây dựng nhằm thiết lập kỷ cương và từng bước ổn định tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên phạm vi cả nước.

Tuy nhiên, trong điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông nói chung, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội; quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đang tồn tại nhiều bất cập, từ hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, về tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ chưa phân định rõ trách nhiệm chính của các bộ, ngành, trách nhiệm của cơ quan phối hợp và trách nhiệm của ủy ban nhân dân các cấp, về đội ngũ cán bộ, công chức thực thi quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ chưa đáp ứng yêu cầu cả về nhận thức và năng lực chuyên môn, về nguồn lực tài chính đầu tư cho hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ chưa mang lại hiệu quả cao. Trong khi đó, sự gia tăng về kinh tế và phát triển của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã thúc đẩy số lượng phương tiện cơ giới đường bộ, đặc biệt là mô tô, xe gắn máy gia tăng nhanh chóng. Lưu lượng và khối lượng giao thông đường bộ tăng nhanh, kéo theo các vấn đề liên quan như xung đột giao thông, tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông ở đô thị và tai nạn giao thông ở các vùng nông thôn đã bắt đầu gia tăng. Mặt khác, nhận thức, ý thức chấp hành các yêu cầu về an toàn giao thông đường bộ của người tham gia giao thông và của cộng đồng vẫn còn thấp kém. Do đó, tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam diễn biến phức tạp, từ năm 2007 đến nay tuy tai nạn giao thông đường bộ có xu hướng giảm (giảm về số vụ, số người chết và số người bị thương), nhưng số người chết vẫn ở mức cao (trung bình gần 10.000 người chết trong một năm với tổng dân số 95 triệu dân), tai nạn giao thông đường bộ giảm chưa ổn định, bền vững.

Theo số liệu thống kê của Cục Cảnh sát giao thông, từ năm 2010 đến hết năm 2015, lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ toàn quốc đã xử phạt 34.514.138 trường hợp vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, kho bạc nhà nước thu trên 14 nghìn tỷ đồng, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn 2.087.267 trường hợp, tạm giữ 168.655 xe ô tô, 3.704.806 xe

mô tô và trên 61 nghìn phương tiện khác. Phân tích các hành vi vi phạm cho thấy: vi phạm chạy quá tốc độ quy định chiếm 16,85%; vi phạm đi không đúng phần đường, làn đường chiếm 10,87%; vi phạm tránh, vượt không đúng quy định chiếm 0,35%; vi phạm chở quá số người quy định chiếm 1,58%; vi phạm quy định về nồng độ cồn khi điều khiển phương tiện chiếm 1,64%; vi phạm chở quá tải trọng cho phép chiếm 1,39%; xe ô tô vi phạm không đủ thiết bị an toàn chiếm 1%; vi phạm chuyển hướng không đúng nơi quy định chiếm 0,46%; điều khiển phương tiện không có giấy phép lái xe chiếm 3,5%; không chấp hành tín hiệu giao thông chiếm 0,4%; người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy không đội mũ bảo hiểm hoặc đội mũ bảo hiểm cài quai không đúng quy cách chiếm 37,23%. Mặc dù, Chính phủ, Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải đã huy động các lực lượng Cảnh sát cơ động, Cảnh sát hình sự, Cảnh sát trật tự, Cảnh sát cơ động phản ứng nhanh, Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, lực lượng Công an xã và Thanh tra giao thông tham gia thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, tuần tra, kiểm soát, thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm theo quy định của pháp luật nhưng công tác quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vẫn bộc lộ nhiều sơ hở, bất cập.

Để quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ có sự đổi mới cơ bản, bền vững và từng bước hoàn thiện, đã đặt ra nhiều vấn đề lý luận, pháp lý và thực tiễn cần phải giải đáp thấu đáo, có căn cứ khoa học. Vì vậy, việc nghiên cứu đề tài **"*Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay*"** là yêu cầu tất yếu khách quan, cấp thiết cả về lý luận, pháp lý và thực tiễn.

2. Mục đích, nhiệm vụ nghiên cứu của luận án

2.1. Mục đích nghiên cứu của luận án

Luận án hướng tới làm sáng tỏ cơ sở lý luận, pháp lý và đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để đưa ra các phương hướng và giải pháp nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu của luận án

Để thực hiện được mục đích trên đây, luận án có những nhiệm vụ sau:

Thứ nhất, phân tích, đánh giá một số công trình nghiên cứu ở trong nước và ở nước ngoài có liên quan đến đề tài luận án để khẳng định những vấn đề đã được quan tâm giải quyết, theo những cách tiếp cận khác nhau và những khoảng chống chưa được làm rõ. Dưới góc độ tiếp cận của khoa học hành chính và quản lý nhà nước, luận án chỉ ra những vấn đề cần tập trung giải quyết.

Thứ hai, xây dựng cơ sở lý luận của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam thông qua việc luận giải làm rõ: khái niệm, đặc điểm, nội dung, vai trò và các điều kiện đảm bảo quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; nghiên cứu kinh nghiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của một số nước có sự tương đồng về điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội và văn hóa pháp lý để rút ra những giá trị tham khảo cho Việt Nam.

Thứ ba, phân tích thực trạng và mức độ ảnh hưởng của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam để đánh giá những kết quả đạt được, hạn chế và nguyên nhân của hạn chế trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

Thứ tư, trên cơ sở dự báo tình hình, tổng hợp kết quả nghiên cứu, xác định phương hướng và đề xuất các giải pháp quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ vừa cơ bản, vừa lâu dài, bảo đảm cơ sở khoa học, có tính toàn diện và hệ thống nhằm góp phần hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam trong thời gian tới.

3. Đối tượng, phạm vi nghiên cứu của luận án

3.1. Đối tượng nghiên cứu của luận án

Đối tượng nghiên cứu của luận án được xác định là hoạt động quản lý hành chính nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

3.2. Phạm vi nghiên cứu của luận án

Về không gian, nghiên cứu hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên phạm vi cả nước.

Về thời gian, nghiên cứu cơ sở lý luận và thực trạng hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam kể từ khi có Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiềm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông đến nay.

Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam là đề tài có nội dung rộng lớn và phức tạp, dưới góc độ khoa học quản lý công, luận án chỉ tập trung nghiên cứu hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam của các chủ thể quản lý như Chính phủ, Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, các bộ, ngành và Uỷ ban nhân dân các cấp.

4. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu của luận án

4.1. Phương pháp luận nghiên cứu của luận án

Luận án được nghiên cứu trên cơ sở phương pháp luận của chủ nghĩa Mác - Lênin về duy vật biện chứng và duy vật lịch sử; tư tưởng Hồ Chí Minh và các quan điểm của Đảng, pháp luật của Nhà nước trong lĩnh vực quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4.2. Phương pháp nghiên cứu của luận án

Luận án sử dụng phương pháp tiếp cận của khoa học quản lý công hiện đại và các lý thuyết về quản lý để xây dựng cơ sở khoa học về quản lý nhà nước trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ và các phương pháp nghiên cứu cụ thể sau:

Phương pháp nghiên cứu tài liệu thứ cấp: việc tìm hiểu các nghiên cứu đã có trong lĩnh vực quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là cần thiết và quan trọng, từ các nghiên cứu này làm cơ sở để nhận diện lịch sử và kết quả của vấn đề nghiên cứu. Trên cơ sở tham khảo những giá trị tương đồng của các kết quả này, luận án phân tích có hệ thống cơ sở lý luận, cung cấp những luận cứ khoa học cho việc đánh giá thực trạng hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Phương pháp này được sử dụng trong nghiên cứu các tài liệu phục vụ quá trình xây dựng Chương tổng quan tình hình nghiên cứu; nghiên cứu các vấn đề lý luận ở Chương 2; nghiên cứu các tài liệu đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Chương 3.

Phương pháp điều tra xã hội học:

Thực hiện theo phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên, phân tầng tập trung trên địa bàn các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các vùng, miền, dân cư, cụ thể là các thành phố Cần Thơ, Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Lào Cai, Nghệ An.

Phương pháp thu thập thông tin: thu thập thông tin bằng Bảng hỏi theo danh sách chọn mẫu. Một bảng hỏi cấu trúc gồm 15 câu được thiết kế riêng cho nghiên cứu này. Bảng hỏi gồm 2 phần, Phần 1. Những thông tin chung; Phần 2. Các câu hỏi được sắp xếp theo 8 nội dung của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (chi tiết các câu hỏi xin xem phần Phụ lục).

Tổng số phiếu phát ra: 500 phiếu;

Thời gian khảo sát: từ tháng 8 đến tháng 10 năm 2015;

Đối tượng được khảo sát: người dân tại địa bàn 5 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (các thành phố Cần Thơ, Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Lào Cai, Nghệ An).

Về giới tính: nam 332 người (66.4%); nữ: 168 người (33.6%);

Về độ tuổi: dưới 35: 321 người (64.2%); từ 35-50: 135 người (27.0%); trên 50: 44 người (8.8%);

Về trình độ học vấn: trung học cơ sở: 51 người (10.2%); trung học phổ thông: 200 người (40.0%); trung cấp: 74 người (14.8%); cao đẳng, đại học: 151 người (30.2%); sau đại học: 17 người (3.4%); trình độ khác: 07 người (1.4%);

Nơi làm việc, học tập: cơ quan nhà nước: 124 người (24.8%); khối doanh nghiệp: 46 người (9.2%); tư nhân: 246 người (49.2%); học sinh, sinh viên: 84 người (16.8%);

Nơi cư trú: thành thị 299 người (59.8%); nông thôn: 201 người (40.2%).

Phương pháp đánh giá, tổng kết thực tiễn: nghiên cứu tình hình và thực tiễn hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ nhằm đánh giá toàn diện và khách quan về thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Từ tổng kết thực tiễn tổ chức thực thi hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ (thông qua kết quả thống kê

các tài liệu, số liệu các vụ việc vi phạm và xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, v.v...), luận án rút ra các kết luận về thực trạng trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Phương pháp này được sử dụng chủ yếu trong Chương 3 của luận án.

Phương pháp so sánh và dự báo: phương pháp này được luận án sử dụng phân tích và đánh giá đặc điểm hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam trong từng giai đoạn lịch sử cụ thể; qua đó, xác định những ưu điểm, bất cập về cả lý luận và thực tiễn quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ làm cơ sở cho việc đề xuất phương hướng và giải pháp nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Phương pháp này được sử dụng trong Chương 2, Chương 3 và Chương 4 của luận án.

Phương pháp phân tích, tổng hợp: phương pháp này được sử dụng trong suốt quá trình nghiên cứu đề tài luận án. Thực hiện mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu, phương pháp này hệ thống hóa và làm sáng tỏ cơ sở khoa học của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; phân tích làm rõ thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để chỉ ra các kết quả đạt được, những hạn chế, bất cập và nguyên nhân của thực trạng này. Trên cơ sở đó, luận án phân tích phương hướng và giải pháp nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Ngoài ra, luận án còn sử dụng linh hoạt một số phương pháp bổ trợ khác như mô hình hóa để mô phỏng hiện trạng từng nội dung nghiên cứu, sơ đồ hóa về tổ chức bộ máy, số lượng, chất lượng cán bộ, công chức và kết quả quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ qua từng giai đoạn.

5. Đóng góp mới của luận án

Luận án là công trình khoa học nghiên cứu chuyên sâu, toàn diện và có hệ thống về quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam. Vì vậy, các kết quả nghiên cứu về lý luận và thực tiễn của luận án thể hiện những đóng góp mới ở các nội dung sau:

Thứ nhất, trên cơ sở phân tích những quan niệm khác nhau, luận án luận giải

để rút ra khái niệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; từ đó xác định đặc điểm, vai trò và nguyên tắc của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

Thứ hai, tiếp cận từ góc độ khoa học quản lý công về những vấn đề mà giả thiết nghiên cứu của luận án đang đặt ra, luận án xác định những nội dung, chủ thể và các điều kiện đảm bảo quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

Thứ ba, lược thuật kinh nghiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của một số nước như: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapo v.v.. là những nước có sự tương đồng nhất định với Việt Nam về văn hóa pháp lý, điều kiện tự nhiên và kinh tế - xã hội để rút ra những giá trị hợp lý có thể tham khảo cho việc đề xuất giải pháp nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phù hợp với quá trình đổi mới và xu thế hội nhập quốc tế của đất nước.

Thứ tư, trên cơ sở hệ thống lý thuyết quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, luận án phân tích thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam; đánh giá khách quan, toàn diện về những kết quả đạt được, những hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế trong hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để rút ra kết luận khoa học về thực trạng này.

Thứ năm, dự báo có cơ sở khoa học về xu hướng phát triển của giao thông đường bộ trong tổng thể phát triển các loại hình giao thông để đề xuất phương hướng và giải pháp có tính toàn diện, khả thi và bền vững nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn của luận án

Ý nghĩa lý luận, kết quả nghiên cứu của luận án góp phần bổ sung, hoàn thiện lý thuyết quản lý nhà nước về giao thông đường bộ nói chung và quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ nói riêng. Hệ thống lý thuyết này là căn cứ trực tiếp để tham chiếu thực tiễn hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Từ đó không chỉ khẳng định vai trò quan trọng của quản

lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà còn làm sáng rõ những quan điểm, định hướng của Đảng, Nhà nước ta trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong thời gian qua.

Ý nghĩa thực tiễn, những kết quả nghiên cứu của luận án, nhất là các kết luận khoa học về thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam đã trực tiếp cung cấp luận cứ quan trọng cho các cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong hoạch định, thực thi và hoàn thiện chính sách, pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Đồng thời, kết quả nghiên cứu của luận án có thể dùng làm tài liệu tham khảo phục vụ nghiên cứu, giảng dạy tại các cơ sở đào tạo chuyên ngành và liên ngành, v.v…

7. Kết cấu luận án

Ngoài các phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và phụ lục, luận án gồm 4 chương:

Chương 1. Tổng quan tình hình nghiên cứu có liên quan đến đề tài luận án.

Chương 2. Cơ sở lý luận và pháp lý của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam

Chương 3. Thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

Chương 4. Phương hướng và giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

Chương 1
TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU CÓ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1.1. Các công trình nghiên cứu ở nước ngoài có liên quan đến quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Nghiên cứu của nhà khoa học "Mikheyev Tatiana" thành viên Viện Hàn lâm khoa học liên bang Nga (Khoa học tự nhiên) được đánh giá năm 2007, tạm dịch tiêu đề: "*Tổng hợp cấu trúc tham số của hệ thống điều khiển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ*". Trong công trình này, tác giả đã đi sâu phân tích các nội dung sau:

Xác định khung lý thuyết và phương pháp luận cho việc phân tích và mô hình hóa quá trình kết cấu hạ tầng giao thông (HTGT), bao gồm cả việc giải thích chính thức, nguyên tắc cơ bản hợp lý - vật lý và cách thức hình thành các nhiệm vụ để đảm bảo việc xây dựng mô hình tích hợp của hệ thống điều khiển kết cấu HTGT đường bộ. Đồng thời mô hình tổ chức cơ cấu chức năng của cơ sở HTGT vận tải, trình bày dựa trên các khái niệm về thiết kế hướng đối tượng của lý thuyết đồ thị, công nghệ thông tin địa lý (GIS), cho phép chúng ta xây dựng các biến thể hợp lý cấu trúc tĩnh và động của các thành phần đối với hệ thống giao thông thông minh.

Phương pháp của chế độ quản lý giao thông địa phương và phối hợp với di chuyển tự do, năng lực của mạng lưới đường bộ làm giảm sự chậm trễ giao thông.

Mô hình cung cấp tổng hợp cấu trúc và tham số của hệ thống giao thông thông minh được thiết kế để giải quyết vấn đề của hệ thống, bao gồm cả các tổ chức và xử lý các nguồn tài nguyên thông tin không đồng nhất của máy tính hiện đại.

Nghiên cứu của nhà khoa học "Golovko Vladimir Vladimirovich" thành viên Viện Hàn lâm khoa học liên bang Nga, đánh giá năm 2009, tạm dịch tiêu đề: "*Hoạt động hành chính pháp lý của cơ quan quản lý đường bộ*", Trong công trình này tác giả đã đi sâu phân tích các nội dung sau:

Kết luận rằng khái niệm hiện đại của hoạt động hành chính và pháp lý về các vấn đề nội bộ trong lĩnh vực giao thông cần được dựa trên những ý tưởng cơ

bản, theo đó một nhà nước dân chủ được thiết kế để đảm bảo việc bảo vệ quyền, tự do và lợi ích hợp pháp của công dân. Thực hiện các nguyên tắc dẫn đến cách tiếp cận mới với nội dung và thực hiện các hướng dẫn thực hành quyền tài phán hành chính - pháp quyền, sự bình đẳng của công dân và các quan chức, quy định của pháp luật không thể tránh khỏi sự trừng phạt, sự thật khách quan, từ đó dẫn đến sự phát triển của các khía cạnh mới của mối quan hệ của các cơ quan thực thi pháp luật với người dân, đặc biệt là cán bộ Cảnh sát giao thông (CSGT) và các công dân như người sử dụng đường, dựa trên luật pháp liên bang được cập nhật.

Nghiên cứu các khái niệm, bản chất của nó là để đảm bảo rằng cần cải thiện hơn nữa an toàn giao thông (ATGT) là không thể không có cải cách CSGT và thay đổi quyền hạn của họ; pháp luật điều chỉnh việc sử dụng các phương tiện kỹ thuật để đảm bảo cảnh sát thực thi pháp luật giao thông, quản lý giao thông, cũng như những thay đổi trong hệ thống đào tạo lái xe, áp dụng trách nhiệm hành chính.

Hiện nay trong quá trình hành chính các hoạt động pháp lý kiểm tra giao thông (STSI) nên làm nổi bật quan trọng nhất của các cơ sở hành chính và pháp lý: đăng ký, kiểm tra, cấp giấy phép, an ninh thủ tục, hạn chế, trường hợp vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ (GTĐB) thực thi; đề xuất, ứng dụng và khiếu nại của công dân.

Kết luận rằng với đặc thù của quyền tài phán hành chính hoạt động được thực hiện bởi chủ thể trong giao thông bao gồm: có quy trình cụ thể và quy định xem xét các trường hợp cá nhân; có quy định như luật liên bang và các hành vi quy phạm pháp luật liên bang; tức là có đa dạng các quy phạm pháp luật điều chỉnh hoạt động của cảnh sát được chỉ định; phát hiện khi thực hiện việc đăng ký, cấp phép, cấp giấy phép và các quy định, thực thi, theo luật định, điều tra hành chính và xem xét các trường hợp trên vi phạm hành chính, thực hiện bởi các thẩm quyền các quan chức Nội vụ và trong các trường hợp theo quy định của pháp luật, Tòa án.

Đề xuất để nâng cao tính khả thi của một số quy tắc về thủ tục của Bộ luật hành chính liên quan đến thẩm quyền hành chính hoạt động của CSGT.

Đề nghị bổ sung Bộ luật hành chính liên quan đến thành lập trách nhiệm hành chính trong lĩnh vực giao thông: cho việc sử dụng các thiết bị điện tử (RDDs) để phát hiện, đó là các thiết bị đặc biệt để đo tốc độ của xe có động cơ, do đó nên được thực hiện Bộ luật Nghệ thuật hành chính.

Nghiên cứu của nhà khoa học "Adil Aybek Nasirovich" thành viên Viện Hàn lâm khoa học liên bang Nga, đánh giá năm 2011, tạm dịch tiêu đề: "*Về mặt lý thuyết, khuôn khổ pháp lý và thể chế cải thiện Cảnh sát trật tự công cộng tại Cộng hòa Kyrgyzstan*". Nguyên tắc khoa học cơ bản xây dựng bởi tác giả trên cơ sở nghiên cứu:

Khái niệm của tác giả hoàn thiện và phát triển của các cơ quan thực hiện trật tự công cộng (TTCC) tại Cộng hòa Kyrgyzstan, cho sự bất ổn của tình hình chính trị, hạn chế của con người, tài chính và nguồn lực vật chất bao gồm các lĩnh vực sau: (1) Phát triển trên cơ sở tìm kiếm và sử dụng dự trữ nội bộ, chủ yếu trong lĩnh vực hoạt động hành chính của các cơ quan thực hiện TTCC; (2) Cải thiện cơ cấu tổ chức của các cơ quan thực hiện TTCC, an ninh; (3) Phân phối lại các chức năng và quyền hạn trong hệ thống thực hiện sát cộng đồng - tổ chức an toàn công cộng của thành phố.

Định nghĩa một cách khoa học về đối tượng của TTCC và các khái niệm về TTCC. Trong nội dung (chủ đề) để bảo vệ TTCC, quyền an ninh cá nhân và công dân, an ninh công cộng, một mặt, một loạt các chức năng hành chính cho việc tổ chức TTCC và an ninh, mặt khác - thực hiện ngay lập tức của pháp luật và an ninh trật tự từ hình sự và hành vi trái pháp luật khác.

Cải thiện quản trị là không thể không có phát triển hơn nữa của các tổ chức tự trị địa phương và xã hội dân sự. Phân cấp thực thi pháp luật, đặc biệt là các cơ quan nội chính, là một phần mở rộng tự nhiên và hợp lý các quy trình của sự phát triển dân chủ xã hội và nhà nước, phát triển kinh tế - xã hội ổn định chính trị và xã hội dân sự có thể biện minh cho việc tạo ra sự an toàn công cộng thành phố tại Cộng hòa Kyrgyzstan.

Để thực hiện các chức năng bảo vệ TTCC, đó là các cơ quan công cộng và phi Chính phủ, các hiệp hội công cộng, yêu cầu an toàn cộng đồng và các hoạt động thực thi pháp luật khác theo quyền hạn được giao.

Nguyên tắc toàn vẹn và thống nhất của các cơ chế kiểm soát hệ thống của các cơ quan thực hiện TTCC, khi kết hợp với việc mở rộng sự lệ thuộc quyền tự chủ theo chiều dọc của đơn vị cơ sở và dịch vụ, tính toán trên cơ sở chức năng khối lượng phân phối hợp lý, đặc điểm kỹ thuật của họ và sự khác biệt giữa các phần khác nhau của hệ thống.

Áp dụng cho hệ thống của các cơ quan thực hiện TTCC, kiểm soát quá trình được định nghĩa là liên tục cung cấp các hoạt động quản lý nhằm đảm bảo tính thống nhất của việc thực hiện các chức năng của tất cả các đối tượng của TTCC, thực hiện thành công các nhiệm vụ của mình để tương tác với các cơ quan thực thi pháp luật khác.

Hệ thống mô hình tổ chức để bảo vệ TTCC tại Cộng hòa Kyrgyzstan là một pháp nhân, tổ chức và nguồn lực hoạt động hỗ trợ phức tạp của các cơ quan thực hiện TTCC để chắc chắn cố định lãnh thổ (bộ phận tuần tra) theo nguyên tắc "sát cộng đồng" và "bước" sẵn sàng dựa về phân cấp của cảnh sát với hệ thống giao thông tự động (ATS), chức năng chuyển giao tuần tra, cảnh sát dịch vụ khu vực bầu cử, v.v. để chính quyền địa phương bảo vệ TTCC, sự phối hợp của cơ quan công quyền.

Nghiên cứu quốc gia của trường đại học Prince of Songkla năm 2007 về tai nạn giao thông (TNGT) tại Thái Lan đã ước tính chi phí liên quan tới TNGT tại Băng Cốc lớn hơn 10 lần so với tại khu vực nông thôn. Các nhà chức trách địa phương có vai trò rất quan trọng trong việc giảm thiểu TNGT. Tuy nhiên cho dù việc cải thiện tình hình là rất cấp bách, chương trình công tác chính trị địa phương lại hiếm khi đặt việc xây dựng chiến lược ATGT toàn diện làm vấn đề trọng tâm. Quá trình ra quyết định chính trị không hiệu quả, cộng với việc quản lý luồng giao thông yếu kém, kế hoạch giao thông đô thị bị bỏ dở cùng với các vấn đề về kinh tế, tài chính là những rào cản cốt lõi dẫn tới sự trì trệ trong việc cải thiện tình hình ATGT. Chiến lược quản lý ATGT đô thị nên được triển

khai, với trọng tâm làm giảm TNGT trong phạm vi trách nhiệm địa phương, phù hợp với mục tiêu phát triển giao thông khu vực. Nghiên cứu đã nêu một số nội dung cải thiện ATGT đô thị bao gồm: nghiên cứu đưa ra việc điều phối các chính sách an toàn đường bộ sao cho phù hợp với mục tiêu các kế hoạch xung quanh; đánh giá vấn đề và đặt mục tiêu giảm thiểu TNGT; xây dựng môi trường giao thông an toàn hơn; nâng cao nhận thức cộng đồng và đẩy mạnh giáo dục về ATGT; xây dựng bộ luật giao thông mang tính cưỡng chế nhằm thúc đẩy người dân tham gia giao thông chấp hành và bảo đảm được an toàn; khuyến khích sử dụng các phương tiện giao thông công cộng; xây dựng chương trình và thực hiện hỗ trợ các nạn nhân TNGT; vận động tài chính cho các chính sách ATGT; kết hợp các nhân tố nêu trên tạo thành "Chính sách ATGT toàn diện".

1.2. Các công trình nghiên cứu ở trong nước có liên quan đến quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Bộ sách *"Khoa học Công an Việt Nam",* tập 2 về *"Quản lý nhà nước về an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội",* Nhà xuất bản Công an nhân dân, Hà Nội năm 2015 do Đại tướng, GS.TS. Trần Đại Quang, Bộ trưởng Bộ Công an (nay là Chủ tịch nước Cộng hòa xã hội Chủ nghĩa Việt Nam) và Trung tướng, GS.TS. Nguyễn Xuân Yêm, Giám đốc Học viện Cảnh sát nhân dân làm Tổng chủ biên đã phân tích, làm rõ những nội dung sau:

Những vấn đề lý luận của quản lý nhà nước (QLNN) về an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội gồm: nhận thức cơ bản về QLNN; những vấn đề cơ bản về quản lý hành chính nhà nước; những vấn đề cơ bản trong QLNN về an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội; những quan điểm, chính sách của Đảng, Nhà nước về bảo vệ an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội; QLNN về an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội trong chiến lược xây dựng và phát triển nền quốc phòng toàn dân và nền an ninh nhân dân.

QLNN về an ninh quốc gia gồm: khái niệm và nội dung QLNN về an ninh quốc gia; bảo vệ an ninh chính trị; bảo vệ an ninh kinh tế; bảo vệ an ninh tư tưởng - văn hóa; vấn đề dân tộc và tôn giáo trong bảo vệ an ninh quốc gia; quản

lý xuất, nhập cảnh; quản lý an ninh biên giới, v.v…

QLNN về trật tự, an toàn xã hội gồm: nhận thức lý luận QLNN về trật tự, an toàn xã hội; QLNN về phòng, chống tội phạm và tệ nạn xã hội; quản lý hành chính về trật tự xã hội.

Cuốn sách về "*Giải pháp hoạt động triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ của lực lượng Cảnh sát giao thông*", Nhà xuất bản Công an nhân dân, Hà Nội năm 2012 của tập thể tác giả: TS. Nguyễn Quang Nghĩa (Chủ biên) và các cộng sự đã tập trung phân tích, làm rõ những nội dung sau:

Nhận thức cơ bản về triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT, gồm: khái niệm, vai trò, vị trí của hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT; các yêu cầu cơ bản của việc triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT; phân loại, cấu tạo và những tính năng kỹ thuật cơ bản của hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ; quy định pháp lý về việc triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT đường bộ.

Thực trạng triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT qua việc phân tích: tình hình, đặc điểm liên quan đến việc triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ; thực trạng triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, trên tuyến quốc lộ 1A (đoạn Pháp Vân - Ninh Bình). Qua đó rút ra những nhận xét, đánh giá về thực trạng triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT.

Dự báo một số yếu tố tác động đến hoạt động triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT. Đồng thời, đề xuất giải pháp triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT.

Cuốn sách "*Trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn 5 thành phố trực thuộc Trung ương - Thực trạng và giải pháp*", Nhà xuất bản Công

an nhân dân, Hà Nội năm 2014 của tập thể tác giả: Đại tá, PGS,TS. Phạm Đình Xinh; Thượng tá, ThS. Phùng Xuân Hào; Thiếu tá, TS. Lê Huy Trí; Đại úy, TS. Nguyễn Thành Trung; Đại úy, ThS. Đặng Đức Minh; Trung úy, ThS. Nguyễn Đức Khiêm; Trung úy, ThS. Nguyễn Thế Anh và cán bộ Trung tâm Nghiên cứu ATGT, Học viện Cảnh sát nhân dân đã tập trung phân tích, làm rõ những nội dung sau:

Tình hình đặc điểm liên quan đến TTATGT đường bộ trên địa bàn 5 thành phố trực thuộc Trung ương, gồm: vị trí địa lý, dân cư, tình hình kinh tế, xã hội; kết cấu HTGT đường bộ; số lượng, hoạt động vận tải của phương tiện giao thông trên mạng lưới đường bộ.

Tình hình TTATGT đường bộ và công tác đảm bảo TTATGT đường bộ trên địa bàn 5 thành phố trực thuộc Trung ương trong giai đoạn 2011-2013, gồm: tình hình đặc điểm liên quan đến TTATGT đường bộ; hoạt động triển khai các biện pháp đảm bảo TTATGT đường bộ và rút ra những nhận xét, đánh giá về tình hình TTATGT đường bộ và công tác đảm bảo TTATGT đường bộ trên địa bàn 5 thành phố trực thuộc Trung ương.

Dự báo tình hình và giải pháp góp phần đảm bảo TTATGT đường bộ trên địa bàn 5 thành phố trực thuộc Trung ương trong thời gian tới và đề xuất các giải pháp công tác bảo đảm TTATGT đường bộ trên địa bàn 5 thành phố trực thuộc Trung ương gồm:

Nhóm giải pháp chung QLNN về TTATGT đường bộ: công tác lãnh đạo và chỉ đạo của cấp ủy đảng trên địa bàn các thành phố; công tác tổ chức quản lý của chính quyền các cấp; xây dựng và hoàn thiện HTGT đường bộ và tổ chức GTĐB.

Nhóm giải pháp cụ thể giảm thiểu tai nạn, ùn tắc giao thông (UTGT) và đấu tranh phòng chống tội phạm hoạt động trên các tuyến GTĐB của lực lượng Cảnh sát nhân dân: tăng cường công tác TTKS trên các tuyến và địa bàn trọng điểm thường xảy ra TNGT đường bộ; xây dựng các chuyên đề và mở các cao điểm TTKS, tập trung xử lý các hành vi vi phạm TTATGT đường bộ; tăng cường công tác điều tra cơ bản về tổ chức giao thông trên các tuyến địa bàn trọng điểm thường xảy ra tai nạn giao thông; đấu tranh phòng, chống tội phạm hoạt động trên

các tuyến GTĐB.

Luận án tiến sĩ của Nguyễn Thị Thanh Thủy về đề tài: "*Đổi mới quản lý nhà nước về giao thông đô thị tại thành phố Hà Nội trong thời kỳ hội nhập và phát triển*", chuyên ngành: Quản lý hành chính công, thực hiện năm 2014 tại Học viện Hành chính quốc gia. Luận án đã triển khai nghiên cứu:

Phân tích tổng quan tình hình nghiên cứu về đổi mới QLNN về giao thông đô thị tại thành phố Hà Nội trong thời kỳ hội nhập và phát triển.

Xây dựng cơ sở lý luận và thực tiễn của đổi mới QLNN về giao thông đô thị thông qua việc phân tích làm rõ các khái niệm: QLNN về giao thông đô thị, khái niệm quản lý giao thông đô thị bền vững; xác định chủ thể quản lý, đối tượng quản lý, phương pháp quản lý, công cụ quản lý, biện pháp quản lý, nhiệm vụ quản lý và các hoạt động quản lý. Phân tích sự ảnh hưởng của bối cảnh hội nhập và phát triển đến giao thông đô thị nói chung và giao thông đô thị tại thành phố Hà Nội nói riêng và sự cần thiết phải đổi mới QLNN về giao thông đô thị theo hướng quản lý giao thông đô thị bền vững. Nghiên cứu kinh nghiệm của một số thành phố lớn của một số nước trên thế giới có sự tương đồng nhất định về điều kiện tự nhiên, văn hóa pháp lý để rút ra bài học kinh nghiệm cho các thành phố lớn ở Việt Nam.

Phân tích thực trạng giao thông đô thị và thực trạng QLNN về giao thông đô thị tại thành phố Hà Nội, đánh giá về những kết quả đạt được, chỉ rõ hạn chế, yếu kém trong quản lý giao thông đô thị và những vấn đề đặt ra trong quản lý giao thông đô thị tại thành phố Hà Nội.

Từ việc luận giải căn cứ đề xuất đổi mới QLNN về giao thông đô thị tại thành phố Hà Nội theo hướng quản lý giao thông đô thị bền vững, luận án đề xuất giải pháp thực hiện đổi mới QLNN về giao thông đô thị tại thành phố theo hướng quản lý giao thông đô thị bền vững trong thời kỳ hội nhập và phát triển.

Đề tài khoa học cấp Bộ của tác giả Đại tá Trần Đào làm chủ nhiệm, nghiên cứu về: "*Tai nạn giao thông đường bộ - Thực trạng, nguyên nhân và giải pháp phòng ngừa của lực lượng Cảnh sát giao thông*" nghiệm thu năm 1999. Đề tài đã phân tích làm rõ cơ sở lý luận và thực trạng TNGT đường bộ, qua đó đề ra hệ thống giải pháp có căn cứ khoa học và bảo đảm tính khả thi nhằm phòng

ngừa TNGT đường bộ của lực lượng CSGT:

Tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục và hướng dẫn thực hiện pháp luật giao thông là giải pháp có tầm quan trọng đặc biệt; thực tế khảo sát cho thấy, trên 80% số vụ TNGT do người tham gia giao thông gây ra; chú trọng công tác tổ chức giao thông: phân luồng, phân tuyến, đặt dải phân cách, biển báo, chỉ dẫn, gác chắn ở những nơi giao nhau giữa đường bộ - đường sắt, dựng gương lồi trên đoạn đường đèo dốc, làm đường lánh nạn, tổ chức các trạm nghỉ cho các xe chạy đường dài; tăng cường hoạt động QLNN về TTATGT bao gồm: quản lý giao thông động, giao thông tĩnh, về hành lang ATGT, về đường ngang qua đường sắt, về TTATGT đô thị, về phát triển mạng lưới giao thông, về quản lý phương tiện giao thông (không nhập xe mô tô, xe gắn máy, ô tô đã qua sử dụng), về tăng cường phương tiện giao thông công cộng, về quản lý, kiểm định phương tiện cơ giới, về đào tạo cấp giấy phép lái xe (GPLX), v.v...

Tăng cường công tác TTKS, XLVP, đồng thời phối hợp phòng ngừa, đấu tranh chống tội phạm, chặn đứng tệ nạn đua xe trái phép, lạng lách, đánh võng, vận chuyển hàng lậu, hàng cấm, v.v… Vì vậy, công tác TTKS, XLVP cần phải được tiến hành thường xuyên, liên tục để đạt hiệu quả thiết thực.

Trang bị hiện đại, chăm lo xây dựng các lực lượng gìn giữ TTATGT cả về phẩm chất đạo đức, trình độ năng lực chuyên môn, tinh thần trách nhiệm và chế độ, chính sách đãi ngộ, v.v… để các lực lượng này đủ điều kiện và sức mạnh hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao.

Đề tài khoa học cấp Bộ của tác giả Đại tá Vũ Sĩ Doanh làm chủ nhiệm, nghiên cứu về: "*Những giải pháp tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ của lực lượng Cảnh sát giao thông giai đoạn 2001-2010*" nghiệm thu năm 2005. Đề tài đã phân tích làm rõ cơ sở lý luận và thực trạng công tác bảo đảm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT, qua đó đề xuất ba nhóm giải pháp nhằm tăng cường công tác bảo đảm TTATGT đường bộ của lực lượng CSGT giai đoạn 2001-2010:

Nhóm giải pháp về xây dựng lực lượng CSGT bằng việc tăng quân số, nâng cao chất lượng đào tạo, huấn luyện, nâng cao phẩm chất đạo đức, tinh thần

phục vụ, trang thiết bị phương tiện kỹ thuật phục vụ công tác, chế độ chính sách đãi ngộ, thưởng, phạt, v.v…

Nhóm giải pháp về các biện pháp nghiệp vụ, cụ thể tăng cường và thực hiện các biện pháp công tác nghiệp vụ như: tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ, v.v… Tăng cường công tác TTKS giao thông, phát hiện, xử lý nghiêm các vi phạm; công tác chỉ huy, điều khiển giao thông, hướng dẫn, đưa đón các đoàn xe đặc biệt; đổi mới hoạt động đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và quản lý lái xe theo quy định của pháp luật; công tác điều tra, đề nghị truy tố về hình sự đối với những vụ việc vi phạm TTATGT đường bộ có dấu hiệu của tội phạm.

Nhóm giải pháp về phối hợp với các ngành, các cơ quan, các lực lượng khác trong Công an nhân dân, Cảnh sát nhân dân nhằm đảm bảo TTATGT đường bộ. Chủ yếu nhấn mạnh sự phối hợp giữa các lực lượng chức năng thuộc ngành GTVT: Thanh tra giao thông; kiểm định kỹ thuật an toàn phương tiện GTĐB.

Luận án tiến sĩ của Nguyễn Ngọc Thạch về đề tài *"Nghiên cứu các giải pháp đồng bộ nhằm tăng cường an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam"* chuyên ngành tổ chức và quản lý vận tải, thực hiện năm 2015 tại trường Đại học Giao thông vận tải. Luận án đã tập trung nghiên cứu: Cơ sở lý luận và thực tiễn về ATGT đường bộ; phân tích, đánh giá ATGT đường bộ và đề xuất các giải pháp đồng bộ bảo đảm ATGT đường bộ ở Việt nam. Luận án đưa ra một số đóng góp mới như sau:

Hệ thống hoá và làm phong phú thêm cơ sở lý luận về ATGT, các giải pháp đồng bộ về ATGT, các giải pháp đồng bộ tăng cường ATGT, bao gồm các giải pháp trước khi TNGT xảy ra tại hiện trường và các giải pháp sau khi tai nạn xảy ra, trong đó tiến hành phân tích sâu về các khía cạnh kết cấu hạ tầng, phương tiện, người điều khiển phương tiện và môi trường.

Phân tích và đưa ra kết luận: TNGT thường xảy ra do sự kết hợp của nhiều yếu tố, bởi vậy cần phải có giải pháp đồng bộ mới có thể phát huy tối đa hiệu quả của từng giải pháp. Luận án đã đi sâu phân tích các giải pháp đồng bộ trong bảo đảm ATGT trên thế giới, đồng thời nghiên cứu các kinh nghiệm thành công và thất

bại để làm cơ sở cho việc phân tích và đề xuất giải pháp cho Việt Nam.

Trên cơ sở các nghiên cứu lý luận và phân tích thực trạng, luận án đã đề xuất các giải pháp đồng bộ tăng cường ATGT đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Đặc biệt, luận án đã phân tích phạm vi áp dụng của các giải pháp trên quan điểm ATGT để đề xuất các giải pháp đồng bộ nhằm tăng cường ATGT đối với từng loại đối tượng khu vực khác nhau trong điều kiện Việt Nam.

Luận án đã đề xuất một số kiến nghị với Quốc hội, Chính phủ, các bộ, ban ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố về việc bổ sung những quy định trong luật, nghị định, thông tư, cũng như phối hợp thực hiện, v.v… nhằm triển khai thực hiện các giải pháp trên trong điều kiện Việt Nam.

Ủy ban An toàn giao thông quốc gia với bài: "*Công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông năm 2006*" - Tạp chí Giao thông vận tải, số 1-2/2007 đã phân tích, đánh giá chung về tình hình TTATGT, nhận định kết cấu hạ tầng vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu đòi hỏi của công tác bảo đảm TTATGT. Phương tiện GTĐB tăng nhanh so với tốc độ xây dựng kết cấu HTGT. Sự gia tăng của các loại phương tiện tham gia giao thông, việc tổ chức giao thông ở nhiều nơi còn chưa hợp lý và chậm khắc phục, nhất là các "điểm đen" giao thông. Đăng ký, đăng kiểm, quản lý phương tiện chưa chặt chẽ, vẫn còn nhiều phương tiện không đảm bảo điều kiện an toàn. Nhiều người tham gia giao thông chưa tôn trọng pháp luật, ý thức tự giác chấp hành pháp luật TTATGT còn kém, v.v...

Nguyên nhân chính của các tồn tại yếu kém trong đảm bảo TTATGT là việc QLNN của các cơ quan chức năng và chính quyền các cấp còn nhiều bất cập, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông còn kém.

Trước tình hình và nguyên nhân trên đây, Ủy ban An toàn giao thông quốc gia xác định phải thực hiện đồng bộ, quyết liệt, thường xuyên, liên tục các giải pháp, tạo sự đồng thuận trong xã hội, tạo sự chuyển biến tích cực TTATGT, đảm bảo giao thông thông suốt, kiềm chế và giảm TNGT. Đồng thời, tập trung thực hiện các giải pháp cơ bản: tạo dư luận xã hội mạnh mẽ "Nói không với vi phạm TTATGT"; Chính phủ đánh giá một cách toàn diện các yếu tố liên quan đến TTATGT đường bộ để có giải pháp chiến lược cho TTATGT; tổ chức lại bộ

máy quản lý ATGT các cấp hoạt động một cách có hiệu quả, v.v…

Phó Thủ tướng thường trực Chính phủ Nguyễn Sinh Hùng với bài "*Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông nhiệm vụ cấp bách, thường xuyên, lâu dài của cả hệ thống chính trị*" - Tạp chí Giao thông vận tải, số 9/2007. Tác giả bài báo cho rằng TNGT đã gây thiệt hại lớn về người và tài sản, trở thành vấn đề bức xúc của toàn xã hội, là thảm họa của quốc gia. Nguyên nhân của tình trạng TNGT và UTGT là do ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT của người tham gia giao thông kém; công tác QLNN của các cấp, các ngành từ Trung ương đến địa phương về TTATGT, trong đó vai trò nòng cốt là lực lượng Công an và ngành GTVT thực hiện chưa quyết liệt, các biện pháp chưa đủ mạnh, chưa thường xuyên, liên tục, các tổ chức chính trị - xã hội chưa thực sự vào cuộc, chưa huy động được lực lượng tổng hợp tham gia giảm thiểu TNGT.

Tình hình trên đây, đòi hỏi cả hệ thống chính trị, trong đó có cơ quan QLNN phải kiên quyết trong triển khai thực hiện, phải huy động được lực lượng tổng hợp, bằng nhiều biện pháp cụ thể để giải quyết bằng được vấn đề này.

Ngoài ra, còn một số bài viết đăng trên các Tạp chí Quản lý nhà nước như: Lý Huy Tuấn: "*Quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông đô thị*", Tạp chí Quản lý nhà nước, số 3 - 2003; Nguyễn Thúy Anh: "*Đổi mới quản lý nhà nước về giao thông công cộng trong đô thị lớn ở nước ta*", Tạp chí Quản lý nhà nước, số 5-2003, v.v..

1.3. Nhận xét và đánh giá về tình hình nghiên cứu

Tình hình nghiên cứu trên cho thấy, các công trình nghiên cứu (sách chuyên khảo, luận án, đề tài khoa học và bài báo) trong chừng mực nhất định đã góp phần làm sáng tỏ một số vấn đề lý luận, pháp lý và thực tiễn quan trọng của QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam. Tuy nhiên, có thể nhận thấy:

Thứ nhất, về cơ sở lý luận của QLNN về TTATGT đường bộ

Trong nội dung này đã ít nhiều được các công trình khoa học đề cập, nhưng tiếp cận dưới góc độ của khoa học quản lý hành chính công, cho đến nay chưa có công trình nào nghiên cứu sâu và làm rõ khái niệm, đặc điểm, vai trò QLNN về TTATGT đường bộ. Đặc biệt, chưa có công trình khoa học nào nghiên cứu chuyên biệt để làm rõ các nội dung QLNN về TTATGT đường bộ

như: xây dựng quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển GTĐB; xây dựng và chỉ đạo thực hiện chương trình quốc gia về ATGT đường bộ; ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về GTĐB; quy chuẩn, tiêu chuẩn về GTĐB; tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB; tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ; đăng ký, cấp, thu hồi biển số phương tiện GTĐB; cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện GTĐB; quản lý đào tạo, sát hạch, cấp, đổi, thu hồi GPLX, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về GTĐB; quản lý hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải; tổ chức cứu nạn GTĐB; tổ chức nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ về GTĐB; đào tạo cán bộ và công nhân kỹ thuật GTĐB; kiểm tra, thanh tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo; TTKS, XLVP pháp luật về GTĐB; hợp tác quốc tế về GTĐB.

Khi xác định trách nhiệm QLNN về TTATGT đường bộ, chưa có nghiên cứu nào làm rõ trách nhiệm của Chính phủ thống nhất QLNN về GTĐB; trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện QLNN về GTĐB; trách nhiệm của Bộ Công an thực hiện các nhiệm vụ QLNN về GTĐB theo quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008 và các quy định khác của pháp luật có liên quan; thực hiện các biện pháp bảo đảm TTATGT; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ; trách nhiệm của Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp trong việc cung cấp số liệu đăng ký phương tiện GTĐB, dữ liệu về TNGT và cấp, đổi, thu hồi GPLX; trách nhiệm của Bộ Quốc phòng thực hiện các nhiệm vụ QLNN về GTĐB theo quy định của Luật giao thông đường bộ và các quy định khác của pháp luật có liên quan; trách nhiệm bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện QLNN về GTĐB; trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện QLNN về GTĐB theo quy định của Luật giao thông đường bộ và các quy định khác của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương.

Về chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của Thanh tra giao thông cũng

chưa được các nghiên cứu bình luận và nhận định trong việc thanh tra, phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính trong việc chấp hành các quy định của pháp luật về bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ, bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình đường bộ. Việc thanh tra đào tạo, sát hạch, cấp, đổi, thu hồi GPLX của lực lượng Quân đội, Công an do Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định; thực hiện nhiệm vụ và quyền hạn khác theo quy định của pháp luật về thanh tra.

Về TTKS của CSGT đường bộ cũng có một vài nghiên cứu đề cập và tiếp cận dưới góc độ Tội phạm học và Điều tra tội phạm mà chưa làm rõ trách nhiệm của Bộ Công an và của lực lượng CSGT trong thực hiện việc TTKS để kiểm soát người và phương tiện tham gia GTĐB; XLVP pháp luật về GTĐB đối với người và phương tiện tham gia GTĐB và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình; phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ phát hiện, ngăn chặn hành vi vi phạm quy định bảo vệ công trình đường bộ và hành lang an toàn đường bộ.

Bên cạnh đó, một số nội dung như các điều kiện đảm bảo QLNN về TTATGT đường bộ; kinh nghiệm QLNN về TTATGT đường bộ của một số nước và những giá trị tham khảo còn khá mờ nhạt, chưa được các nghiên cứu dành dung lượng đủ mức để phân tích, đánh giá và rút ra.

Thứ hai, về thực trạng QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam hiện nay.

Qua các nghiên cứu cho thấy, mỗi nghiên cứu đều đã đánh giá tình hình TTATGT đường bộ trên những phạm vi nhất định của vấn đề đặt ra và xác định nguyên nhân của hiện trạng. Tuy nhiên, những nghiên cứu này chưa dựa trên hệ thống lý thuyết của quản lý hành chính công để phân tích thực trạng QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam theo các nội dung của QLNN về TTATGT đường bộ. Vì vậy, những vấn đề cốt yếu như khung thể chế QLNN về TTATGT đường bộ; tổ chức bộ máy QLNN về TTATGT đường bộ và cơ chế phối hợp giữa các chủ thể quản lý; đội ngũ cán bộ, công chức thực thi QLNN về TTATGT đường bộ; nguồn lực tài chính và các điều kiện bảo đảm QLNN về TTATGT đường bộ cũng chưa được các nghiên cứu đánh giá để rút ra những nhận định về kết quả đạt được, những hạn chế, bất cập và nguyên nhân của những hạn chế, bất cập này.

Thứ ba, về giải pháp hoàn thiện QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam.

Theo từng phương pháp tiếp cận và mục đích nghiên cứu, các sách chuyên khảo, luận án, đề tài khoa học và bài báo đều đưa ra những giải pháp cụ thể để góp phần hoàn thiện bảo đảm TTATGT đường bộ ở Việt Nam. Tuy vậy, các nghiên cứu chưa đưa ra một hệ thống giải pháp có tính đồng bộ và tính bền vững nhằm hoàn thiện QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam.

Tóm lại, có thể khẳng định, cho đến nay chưa có công trình nào nghiên cứu một cách toàn diện, chuyên biệt về QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam và cũng chưa chỉ ra được chủ thể chính và cơ quan phối hợp trong QLNN về TTATGT đường bộ. Từ thực tế này, vấn đề đặt ra có tính cấp thiết đối với các cơ quan QLNN có thẩm quyền, các nhà quản lý, đặc biệt là các nhà khoa học cần phải quan tâm nghiên cứu, đề xuất các giải pháp có tính ứng dụng vào thực tiễn QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam trong thời gian tới.

1.4. Những vấn đề luận án đặt ra tiếp tục nghiên cứu giải quyết

Dưới góc độ quản lý hành chính công, đây là công trình khoa học đầu tiên nghiên cứu một cách toàn diện và chuyên biệt về QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam.

Thứ nhất, xây dựng cơ sở lý luận của QLNN về TTATGT đường bộ.

Dưới góc độ của khoa học quản lý hành chính công, luận án sẽ đề cập một cách khái quát, có chọn lọc về những nội dung đã được tiếp cận ở một số công trình liên quan, sau đó đi sâu luận giải những quan niệm khác nhau để đưa ra quan niệm khoa học về QLNN về TTATGT đường bộ; phân tích làm rõ đặc điểm và vai trò QLNN về TTATGT đường bộ. Trên cơ sở đó, luận án tập trung phân tích làm rõ các nội dung QLNN về TTATGT đường bộ như: xây dựng quy hoạch, kế hoạch về bảo đảm TTATGT đường bộ; xây dựng và hoàn thiện pháp luật GTĐB và các lĩnh vực khác của pháp luật có liên quan, phân công rõ trách nhiệm QLNN về TTATGT đường bộ; tuyên truyền, phổ biến, giáo dục, hướng dẫn pháp luật về TTATGT đường bộ; tổ chức thực hiện pháp luật về TTATGT đường bộ; tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ; quản lý chất

lượng, an toàn GTĐB; quản lý chất lượng đào tạo người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; kiểm tra, thanh tra, TTKS, XLVP pháp luật về TTATGT đường bộ; hợp tác quốc tế về TTATGT đường bộ. Đồng thời, luận án xác định trách nhiệm QLNN về TTATGT đường bộ, gồm: trách nhiệm của Chính phủ; trách nhiệm của Uỷ ban an toàn giao thông quốc gia; trách nhiệm của Bộ GTVT; trách nhiệm của Bộ Công an; trách nhiệm của Bộ Quốc phòng; trách nhiệm của các bộ, cơ quan ngang bộ; trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các cấp trong QLNN về TTATGT đường bộ.

Bên cạnh đó, các điều kiện đảm bảo QLNN về TTATGT đường bộ, kinh nghiệm QLNN về TTATGT đường bộ của một số nước và những giá trị tham khảo sẽ là những nội dung được luận án quan tâm nghiên cứu, dành dung lượng đủ mức để phân tích, đánh giá và rút ra những giá trị tham khảo đối với Việt Nam.

Thứ hai, phân tích, đánh giá thực trạng QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam.

Dựa trên hệ thống lý thuyết của QLNN về TTATGT đường bộ, luận án phân tích thực trạng QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam theo các nội dung của QLNN về TTATGT đường bộ. Đồng thời, luận án đánh giá, rút ra những kết luận về thực trạng QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam: về những kết quả đạt được; những hạn chế, bất cập và nguyên nhân của những hạn chế, bất cập.

Thứ ba, đưa ra phương hướng và đề xuất các giải pháp góp phần hoàn thiện QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam.

Về quan điểm phương hướng QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam: mục tiêu QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam là tạo ra sự đổi mới cơ bản, có hệ thống quy phạm, nguyên tắc, định hướng và mục tiêu quản lý đầy đủ, rõ ràng, đồng bộ, thống nhất và có tính khả thi cao. Vì vậy, QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam cần quán triệt những quan điểm cơ bản mà luận án sẽ phân tích, luận giải để đưa ra.

Các giải pháp nhằm hoàn thiện QLNN về TTATGT đường bộ ở Việt Nam: các giải pháp được trình bày trong luận án được bố cục từ nhóm các giải pháp

chung đến nhóm các giải pháp cụ thể; các giải pháp được được đề xuất phải đáp ứng tốt yêu cầu về tính đồng bộ, tính toàn diện và có cơ sở khoa học. Trong đó, từng giải pháp sẽ được luận án lập luận chắc chắn, từ căn cứ, cơ sở đề xuất giải pháp; phân tích về nội dung của giải pháp; đưa ra các điều kiện khả thi bảo đảm thực hiện giải pháp.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1, luận án đã phân tích tổng quan về tình hình nghiên cứu và các vấn đề liên quan đến quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam cả ở trong nước và nước ngoài. Qua đó, luận án đánh giá kết quả nghiên cứu các công trình đã có của các tác giả trong và ngoài nước. Đồng thời, luận án xác định trật tự, an toàn giao thông đường bộ đang là vấn đề thời sự của mỗi quốc gia; các quốc gia trên thế giới, trong đó có Việt Nam đều dành sự quan tâm đặc biệt đến nhiệm vụ nghiên cứu để tìm ra giải pháp bền vững và khả thi nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông nói chung và trật tự, an toàn giao thông đường bộ nói riêng.

Thực tiễn sự bất cập giữa yếu tố hạ tầng giao thông và phương tiện tham gia giao thông cùng với ý thức người tham gia giao thông còn hạn chế đang là nguyên nhân chính gây nên tình trạng mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Đây đã và đang là vấn đề đặt ra cho các nhà khoa học, các nhà quản lý phải tiếp tục nghiên cứu nhằm tìm ra những kinh nghiệm, giải pháp tối ưu để giảm thiểu ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thông suốt, an toàn.

Qua kết quả nghiên cứu ở Chương 1, luận án đã chỉ ra những vấn đề cần phải nghiên cứu làm rõ dưới góc độ khoa học quản lý công và thực tiễn quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Gồm các nội dung chủ yếu sau đây:

Hoàn thiện cơ sở lý luận của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

Phân tích, đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam;

Đưa ra phương hướng và đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

Chương 2
CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LÝ CỦA QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM

2.1. Lý luận chung của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

2.1.1. Một số khái niệm có liên quan

Giao thông và giao thông đường bộ

Khi nói đến giao thông là nói đến "việc đi lại từ chỗ này qua chỗ kia bằng phương tiện chuyên chở" [72, tr.308].

Ở mỗi thời đại và mỗi quốc gia giao thông đòi hỏi có tính tất yếu, cần thiết của quá trình phát triển đời sống xã hội. Sự phát triển của giao thông mang tính lịch sử và phụ thuộc vào trình độ phát triển của kinh tế, khoa học - công nghệ nhất định. Xã hội càng phát triển thì đòi hỏi hoạt động giao thông nói chung phải ngày càng hiện đại, phục vụ nhanh hơn, thuận tiện hơn, văn minh và an toàn hơn.

Lịch sử phát triển của xã hội loài người có thể nói từ khi còn sơ khai đến xã hội văn minh ngày nay đều gắn bó chặt chẽ với hoạt động giao thông mà trước hết là GTĐB, sau đó mới phát triển các loại hình giao thông khác như giao thông đường thủy, giao thông đường sắt, giao thông đường không. Sự phát triển của hoạt động GTĐB cũng là một trong những tiêu chí để đánh giá mức độ phát triển kinh tế, xã hội của mỗi quốc gia.

Theo *Từ điển Tiếng Việt,* đường bộ được hiểu là "đường đi trên đất liền" [72, tr.278]. Luật giao thông đường bộ năm 2008 quy định: "Đường bộ gồm đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ". Như vậy, *giao thông đường bộ được hiểu là việc đi lại từ chỗ này qua chỗ kia của người và phương tiện chuyên chở trên đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà qua sông, suối nối đường bộ*.

GTĐB và phát triển GTĐB đang được xem xét ở nhiều góc độ kinh tế - xã hội, chính trị dưới sự tác động của sự phát triển khoa học - kỹ thuật tiên tiến. GTĐB là một hiện tượng xã hội có xu hướng biến động mạnh mẽ ở hầu hết các quốc gia. Bởi vì:

GTĐB là một nhu cầu tự nhiên của xã hội loài người. Nhưng từng cá thể con người, tổ chức người nhất định không thể tự lo để thỏa mãn nhu cầu của mình. Đặc biệt, để đáp ứng nhu cầu của nền kinh tế thị trường, chỉ có Nhà nước mới có thể xây dựng kết cấu HTGT đường bộ. Mặc dù, ở mức độ nào đó, Nhà nước phải huy động sức dân, nhưng trách nhiệm thuộc về Nhà nước. Trách nhiệm này mang tính pháp lý được quy định trong chức năng, nhiệm vụ của Nhà nước.

Các quan hệ xã hội diễn ra trong lĩnh vực GTĐB là đối tượng quản lý của Nhà nước. Nhà nước kiểm soát, hướng dẫn, điều chỉnh các quan hệ xã hội để các quan hệ này diễn ra "trong vòng trật tự".

Các quan hệ xã hội phát sinh trong GTĐB diễn ra bởi nhiều chủ thể với những mục đích kinh tế, xã hội, quốc phòng, an ninh khác nhau và cần được định chế hóa, quy phạm hóa và tiến tới pháp điển hóa. Các quan hệ xã hội trong lĩnh vực GTĐB cũng như vậy, kết quả của quá trình định chế hóa, quy phạm hóa, pháp điển hóa là Luật giao thông đường bộ năm 2001 được ban hành.

Tóm lại, từ vai trò tất yếu của GTĐB và những vấn đề QLNN nêu trên là cơ sở, có tính điều kiện để nghiên cứu khái niệm về TTATGT đường bộ và QLNN về TTATGT đường bộ.

Trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Trên thực tế, tồn tại nhiều quan niệm khác nhau về TTATGT đường bộ. Có ý kiến cho rằng: "TTATGT đường bộ là sự bảo đảm cho mọi hoạt động giao thông được trật tự, an toàn, nhanh chóng, tiện lợi, thông suốt và mỹ quan môi trường; hạn chế thấp nhất các vi phạm Luật giao thông đường bộ và các quy phạm pháp luật về TTATGT, kiềm chế TNGT, ngăn ngừa thiệt hại do TNGT gây ra".[36]

Quan niệm khác cho rằng: "TTATGT đường bộ là việc chấp hành triệt để những yêu cầu về kỹ thuật, quản lý đối với các công trình giao thông và phương tiện giao thông, quy định đối với người tham gia giao thông khi hoạt động trên đường bộ, là cho giao thông được trật tự, an toàn, thông suốt, thuận tiện" [36].

Theo *Từ điển Bách khoa Công an nhân dân Việt Nam, năm 2005* thì: "Trật tự, an toàn giao thông - trạng thái xã hội có trật tự được hình thành và điều

chỉnh bởi các quy phạm pháp luật trong lĩnh vực giao thông, vận tải công cộng mà mọi người tham gia giao thông phải tuân theo, nhờ đó bảo đảm cho hoạt động giao thông thông suốt, trật tự, an toàn, hạn chế đến mức thấp nhất tai nạn giao thông, gây thiệt hại về người và tài sản. Trật tự, an toàn giao thông là một mặt của trật tự, an toàn xã hội"[71, tr1182].

Như vậy, có thể đưa ra khái niệm: *Trật tự, an toàn giao thông đường bộ là trạng thái xã hội được điều chỉnh bằng hệ thống quy phạm pháp luật bắt buộc mọi chủ thể tham gia giao thông phải tuyệt đối tuân theo và xử sự có văn hóa nhằm bảo đảm an toàn cho người và tài sản khi tham gia giao thông; hạn chế đến mức thấp nhất tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, giao thông được tiện lợi, thông suốt, an toàn, có hiệu quả, đáp ứng được yêu cầu mỹ quan giao thông, chống ô nhiễm môi trường*.

TTATGT đường bộ là việc các đối tượng tham gia giao thông thực hiện nghiêm chỉnh các quy định pháp luật về GTĐB do Nhà nước ban hành nhằm bảo đảm GTĐB được thông suốt; người, hàng hóa, phương tiện tham gia giao thông không bị xâm hại, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế, văn hóa và nhu cầu đi lại của nhân dân, góp phần ngăn ngừa hành vi vi phạm pháp luật, đấu tranh phòng, chống tội phạm trên các tuyến đường và ở từng địa bàn.

TTATGT đường bộ được bảo đảm thể hiện: mọi hoạt động giao thông được tiến hành nhanh chóng, thuận tiện; bảo đảm hiệu quả, tiết kiệm và trật tự, an toàn vệ sinh môi trường, mỹ quan đô thị. TTATGT đường bộ là vấn đề xã hội gắn liền với cuộc sống con người, bảo đảm sự tồn tại và phát triển của con người. Xã hội càng hiện đại, văn minh, yêu cầu về TTATGT đường bộ càng cao. Nhất là trong điều kiện kinh tế thị trường, khi mà độ an toàn, chi phí trong lưu thông vận chuyển đã kết tinh thành giá cả hàng hóa thì TTATGT đường bộ còn được xem là tiêu chí quan trọng để xem xét việc có quyết định đầu tư kinh doanh và mở rộng sản xuất hay không.

TTATGT đường bộ là một nội dung của TTATGT nói chung và một mặt cấu thành của trật tự, an toàn xã hội. Nếu TTATGT đường bộ được đảm bảo sẽ góp phần giữ gìn TTATGT một cách ổn định và theo đó mọi hoạt động của xã hội

nói chung cũng như của từng người dân nói riêng đều đạt được mục đích nhất định.

Muốn có được tình trạng TTATGT đường bộ tốt, trước hết các cơ quan có thẩm quyền việc thực hiện chức năng QLNN về TTATGT đường bộ phải được tổ chức và hoạt động thực sự phát huy được vai trò của chức năng QLNN về lĩnh vực này.

Quản lý nhà nước

Mặc dù quản lý là một vấn đề đã được nghiên cứu từ lâu nhưng cho đến nay vẫn còn cách hiểu khác nhau về quản lý. Theo *Từ điển Tiếng việt* "Quản lý được hiểu dưới hai khía cạnh: *một là,* tổ chức và điều khiển theo những yêu cầu nhất định; *hai là,* trông coi và giữ gìn" [72, tr.653].

Xuất phát từ tính kế hoạch của người quản lý nên sự tác động được xác định mục đích rõ ràng là nhằm trật tự hóa một hệ thống bất kỳ nào đó. Do vậy có thể nhận thấy, trước khi có tác động quản lý thì các yếu tố, các đơn vị của một hệ thống đang ở trạng thái tự nhiên, tự phát, chưa được sắp đặt thứ bậc. Nhưng dưới tác động của người quản lý thì các yếu tố, đơn vị được đặt vào một vòng trật tự theo ý chí của người quản lý.

Trong quản lý xã hội nói chung và quản lý quá trình lao động sản xuất, các nhà kinh điển của chủ nghĩa Mác - Lênin đã chỉ rõ, quản lý là một dạng hoạt động - một hiện tượng tất yếu trong xã hội loài người. C.Mác đã nói về vai trò của quản lý như người chỉ huy dàn nhạc: "Tất cả mọi lao động xã hội trực tiếp hay lao động chung nào tiến hành trên quy mô tương đối lớn, thì ít nhiều cũng cần đến một sự chỉ đạo để điều hòa những hoạt động cá nhân và thực hiện những chức năng chung phát sinh từ sự vận động của toàn bộ cơ thể sản xuất khác với sự vận động của những khí quan độc lập của nó. Một người độc tấu vĩ cầm tự mình điều khiển lấy mình, còn một dàn nhạc thì cần phải có nhạc trưởng"[15, tr.51]. Nghĩa là, quản lý xã hội là hoạt động gắn liền với sự hình thành và phát triển của xã hội loài người, với sự liên kết con người với nhau để sống và làm việc. Ở đâu có sự hợp tác của nhiều người, ở đó xuất hiện nhu cầu quản lý gắn liền với quá trình phân công và phối hợp trong lao động của con người. Do đó, chức năng quản lý là chức năng của một "nhạc trưởng" thể hiện ở sự điều hòa những hoạt động cá nhân.

Quản lý xã hội là một quá trình phức tạp, đa dạng và nhiều biến động. Các yếu tố "chủ thể quản lý", "đối tượng quản lý", "khách thể" của quản lý xã hội luôn đặt ra những vấn đề đòi hỏi từ thực tiễn cần được làm rõ về mặt lý luận.

Chủ thể của quản lý xã hội là con người hay tổ chức của con người. Hoạt động do chủ thể quản lý tiến hành là hoạt động quản lý. Đối tượng của quản lý xã hội là các quan hệ xã hội mà chủ thể quản lý tác động tới. Suy cho cùng quản lý xã hội là quản lý con người. Mà yếu tố con người trong các quan hệ xã hội lại là "đối tượng bị quản lý". Như vậy, đối tượng của quản lý xã hội là con người hay tổ chức của con người bị quản lý và khách thể của quản lý xã hội đó chính là "trật tự xã hội".

Từ khi xã hội có Nhà nước xuất hiện, bộ phận quản lý cơ bản và quan trọng nhất do Nhà nước với tư cách là một tổ chức quyền lực thực hiện mang tính nhà nước được gọi là QLNN. Quyền lực trong QLNN có bản chất khác với quyền lực xã hội, mang tính chất nhà nước do pháp luật quy định và được đảm bảo thực hiện bằng sức mạnh của Nhà nước. Nhưng quản lý xã hội không chỉ do Nhà nước mà còn do tất cả các bộ phận cấu thành khác của hệ thống chính trị thực hiện.

Theo nghĩa rộng, QLNN được thực hiện bởi tất cả các cơ quan nhà nước, có thể do các tổ chức chính trị - xã hội, đoàn thể quần chúng và nhân dân trực tiếp thực hiện nếu được Nhà nước ủy quyền, trao quyền thực hiện chức năng của Nhà nước theo quy định của pháp luật. Theo nghĩa hẹp, hoạt động QLNN là hoạt động chấp hành và điều hành của Nhà nước hay còn gọi là hoạt động quản lý theo ý nghĩa vốn có của nó.

Bản chất của hoạt động quản lý hành chính nhà nước được thể hiện thông qua hoạt động lập quy và hành chính. Hoạt động lập quy thể hiện ở việc cụ thể hóa luật, pháp lệnh, nghị quyết của Quốc hội. Hành chính là hoạt động chỉ đạo, quản lý của chủ thể quản lý đối với đối tượng quản lý. Trong hoạt động này, chủ thể quản lý áp dụng các biện pháp tổ chức - pháp lý bằng việc ban hành các văn bản pháp quy và văn bản cá biệt. Hoạt động lập quy và hành chính xuất phát từ đặc thù của hoạt động quản lý hành pháp nhằm thực hiện quyền lực nhà nước trong quản lý xã hội.

Mỗi nhà nước luôn gắn với một thiết chế xã hội nhất định theo phạm vi không gian và thời gian, do vậy đặc tính QLNN sẽ thay đổi tùy theo bản chất của chế độ chính trị và trình độ phát triển kinh tế - xã hội ở mỗi quốc gia trong từng thời kỳ. So với hoạt động của các chủ thể khác trong xã hội, QLNN có những điểm khác biệt cơ bản sau đây:

Chủ thể QLNN là các cơ quan nhà nước và cán bộ, công chức có thẩm quyền trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ được giao. Những chủ thể này tham gia vào quá trình tổ chức thực hiện quyền lực nhà nước về lập pháp và hành pháp theo luật định.

Đối tượng của QLNN bao gồm tất cả các tổ chức, cá nhân sinh sống và hoạt động sản xuất kinh tế, văn hóa, xã hội trong phạm vi lãnh thổ quốc gia; các nguồn tài nguyên thiên nhiên và xã hội được khai thác sử dụng vào quá trình cung cấp các sản phẩm theo nhu cầu xã hội.

QLNN có tính toàn diện, bao gồm các lĩnh vực chủ yếu của đời sống xã hội như chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội, an ninh, quốc phòng và ngoại giao, v.v…

QLNN mang tính quyền lực nhà nước, sử dụng công cụ pháp luật, chính sách, kế hoạch để quản lý xã hội.

Mục tiêu QLNN là bảo đảm, bảo vệ sự ổn định và phát triển xã hội bền vững, thực hiện công bằng xã hội, mọi người có cuộc sống ấm no, tự do hạnh phúc, có điều kiện phát triển toàn diện.

Từ những trình bày trên, có thể nêu khái niệm: *quản lý nhà nước là một dạng quản lý xã hội đặc biệt và chủ yếu nhất, là hoạt động mang tính quyền lực nhà nước, được Nhà nước sử dụng để điều chỉnh các quan hệ xã hội, các hành vi của cá nhân, tổ chức, có sức mạnh và hiệu lực do các cơ quan nhà nước, công chức trong bộ máy nhà nước thực hiện, nhằm phục vụ công, duy trì sự ổn định và phát triển bền vững xã hội*.

Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Hoạt động QLNN nói chung và QLNN trong một lĩnh vực cụ thể nào đó có thể bằng nhiều phương pháp, cách thức khác nhau. Phổ biến là quản lý bằng phương pháp hành chính, phương pháp kế hoạch chính sách, phương pháp kinh

tế và phương pháp tư tưởng. Nhưng tựu chung, Nhà nước nào cũng dùng pháp luật như một công cụ, là chuẩn mực khách quan để đánh giá hiệu lực, hiệu quả của QLNN, đồng thời là phương pháp chủ yếu để quản lý xã hội. Tuy nhiên, pháp luật không phải là tuyệt đối, do vậy không được tuyệt đối hóa vai trò của pháp luật trong QLNN.

QLNN về TTATGT đường bộ là hoạt động mang tính chất quyền lực của cơ quan hành chính nhà nước, nhằm tạo ra các điều kiện để xác lập, duy trì và ổn định các quan hệ về giao thông, theo quy định của pháp luật về TTATGT đường bộ. Đây là một hoạt động có vai trò, vị trí rất quan trọng trong lĩnh vực an ninh, trật tự. Bởi vì, TNGT hàng ngày vẫn xảy ra đã và đang là một hiểm họa không chỉ đối với nước ta mà còn là hiểm họa chung đối với tất cả các quốc gia trên thế giới.

QLNN về TTATGT đường bộ được tiến hành trên các lĩnh vực: ban hành các văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ; tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB; quản lý quy tắc GTĐB; quản lý kết cấu HTGT đường bộ; quản lý phương tiện tham gia GTĐB; quản lý người điều khiển phương tiện GTĐB; quản lý vận tải đường bộ; TTKS, XLVP giao thông, thanh tra, kiểm tra; chỉ huy điều khiển giao thông và điều tra, xử lý TNGT. QLNN về TTATGT đường bộ là hoạt động chấp hành và điều hành của các cơ quan nhà nước, các tổ chức xã hội được Nhà nước ủy quyền, được tiến hành trên cơ sở pháp luật, nhằm bảo vệ TTATGT.

QLNN về TTATGT đường bộ được thực hiện bởi cơ quan hành chính nhà nước, do đó cũng phải tuân theo những nguyên tắc sau: (1) các nguyên tắc chính trị - xã hội, gồm nguyên tắc Đảng lãnh đạo, nguyên tắc nhân dân tham gia vào quản lý, nguyên tắc tập trung dân chủ, nguyên tắc bình đẳng giữa các dân tộc, nguyên tắc pháp chế xã hội chủ nghĩa; (2) các nguyên tắc mang tính tổ chức, gồm nguyên tắc quản lý theo địa phương, nguyên tắc quản lý theo ngành, nguyên tắc quản lý theo chức năng, nguyên tắc phối hợp quản lý liên ngành.

Đối tượng của QLNN về TTATGT đường bộ cũng hết sức đa dạng và phong phú, song như trên đã phân tích, về thực chất, đối tượng của quản lý ở

đây cũng chính là con người trong việc thực hiện các nguyên tắc nhằm bảo đảm TTATGT đường bộ, các hành vi nghiêm cấm, cụ thể:

Về phương tiện tham gia GTĐB: điều kiện tham gia giao thông của xe cơ giới; cấp, thu hồi đăng ký và biển số xe cơ giới; bảo đảm tiêu chuẩn chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới tham gia GTĐB; điều kiện tham gia giao thông của xe thô sơ; điều kiện tham gia giao thông của xe máy chuyên dùng.

Về người điều khiển phương tiện tham gia GTĐB: điều kiện của người lái xe cơ giới tham gia giao thông; GPLX; tuổi và sức khỏe của người lái xe; đào tạo lái xe, sát hạch để cấp GPLX; điều kiện của người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông; điều kiện của người điều khiển xe thô sơ tham gia giao thông.

Về quy tắc GTĐB: gồm các quy tắc chung, hệ thống báo hiệu đường bộ, chấp hành báo hiệu đường bộ, tốc độ và khoảng cách giữa các xe, sử dụng làn đường, quy định vượt xe; chuyển hướng xe; lùi xe; tránh vượt xe; dừng xe; đỗ xe trên đường trong và ngoài đô thị; quyền ưu tiên của một số xe; qua phà; qua cầu phao; nhường đường tại những nơi giao nhau; đi trên đoạn đường giao với đường sắt; giao thông trên đường cao tốc; giao thông trong hầm đường bộ; bảo đảm tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ; xe kéo và xe kéo rơ moóc; người điều khiển người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy; người điều khiển và người ngồi trên xe đạp, người điều khiển xe thô sơ khác, người đi bộ; người tàn tật, người già yếu tham gia giao thông; người điều khiển, dẫn dắt súc vật đi trên đường bộ; các hoạt động khác trên đường bộ; sử dụng đường phố đô thị; tổ chức giao thông và điều khiển giao thông; trách nhiệm của cá nhân, cơ quan, tổ chức khi xảy ra TNGT.

Khách thể của QLNN về TTATGT đường bộ ở đây chính là "cái" mà chủ thể quản lý dự định trước và hướng toàn bộ quá trình quản lý vào đó. Có thể thấy, khách thể của QLNN về TTATGT đường bộ chính là trật tự quản lý được thiết lập trên lĩnh vực đó, nhằm mục đích đảm bảo phục vụ hoạt động xã hội và hoạt động kinh tế, đáp ứng các nhu cầu của nền kinh tế và xã hội.

Từ sự phân tích trên đây, có thể đưa ra khái niệm: *Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là toàn bộ hoạt động có tổ chức, có định hướng, mang tính quyền lực của nhà nước trong quá trình quản lý, điều hành và tổ chức thực hiện các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thiết lập, duy trì trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xây dựng văn hóa giao thông, bảo đảm giao thông đường bộ thông suốt, an toàn nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế, văn hóa - xã hội, quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế.*

2.1.2. Đặc điểm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Từ khái niệm QLNN và QLNN về TTATGT đường bộ có thể rút ra một số đặc điểm chung sau đây:

Thứ nhất, QLNN về TTATGT đường bộ là hành vi quản lý của các cơ quan nhà nước, các cán bộ, công chức được pháp luật quy định

QLNN về TTATGT đường bộ là một trong những nội dung quan trọng của QLNN về GTĐB. Việc tổ chức, thực hiện những nội dung và yêu cầu QLNN về TTATGT đường bộ được tiến hành công khai, thống nhất, đồng bộ bởi các cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền dựa trên cơ sở các quy định của pháp luật. Do đó, trong quá trình tổ chức, thực hiện cần có sự phối hợp đồng bộ, thống nhất của nhiều ngành, nhiều lực lượng khác nhau, thậm trí của cả hệ thống chính trị.

Xuất phát từ đặc điểm của các quan hệ xã hội trong lĩnh vực TTATGT đường bộ rất đa dạng, đặc biệt đây là một môi trường "động" so với các lĩnh vực hoạt động khác. Hiện tượng ùn tắc GTĐB và TNGT đường bộ gây tổn thất về người và phương tiện rất dễ xảy ra. Vì vậy, việc điều chỉnh các quan hệ GTĐB không chỉ dừng lại ở những chính sách, kế hoạch, v.v… Pháp luật phải là công cụ chủ yếu để chỉ đạo hành vi của các chủ thể tham gia giao thông và những chủ thể quản lý nhà nước về TTATGT đường bộ. Pháp luật phải có trước một bước và phải quy định về quy tắc GTĐB; hệ thống báo hiệu đường bộ; các điều kiện đảm bảo an toàn GTĐB của kết cấu hạ tầng; phương tiện và người tham gia giao thông; hoạt động vận tải đường bộ, v.v…

Thứ hai, việc thực thi QLNN về TTATGT đường bộ chủ yếu do các cơ quan hành

chính nhà nước và do cán bộ, công chức tiến hành các hoạt động áp dụng pháp luật.

Các cơ quan nhà nước, cán bộ, công chức, căn cứ vào thẩm quyền, trình tự, thủ tục đã được pháp luật quy định mà tổ chức cho các chủ thể bị quản lý thực hiện những quy định pháp luật hoặc tự mình căn cứ vào thẩm quyền được pháp luật cho phép để ban hành các quyết định, hoặc chấp nhận hay bãi bỏ yêu cầu của những đối tượng bị quản lý. Trong hoạt động áp dụng pháp luật thì chủ thể quản lý chỉ được làm những gì khi pháp luật quy định, phải đúng thẩm quyền, trình tự, thủ tục, tránh tình trạng cửa quyền, lạm quyền, sách nhiễu các chủ thể tham gia GTĐB.

Thứ ba, QLNN về TTATGT đường bộ mang tính quyền lực nhà nước với mục đích đảm bảo phục vụ hoạt động xã hội và kinh tế, đáp ứng các nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội

Tính quyền lực nhà nước về TTATGT đường bộ thể hiện ở chỗ hoạt động QLNN ở lĩnh vực này được tiến hành bởi nhiều cơ quan nhà nước, với những thẩm quyền khác nhau cùng tham gia bảo đảm TTATGT đường bộ. Các cơ quan nhà nước có thẩm quyền QLNN về TTATGT đường bộ căn cứ vào các quy định của pháp luật đề ra các quyết định, mệnh lệnh có tính chất bắt buộc cho các đối tượng quản lý nhằm đảm bảo, duy trì thường xuyên TTATGT đường bộ. Vì thế, hoạt động phối hợp của các cơ quan QLNN về TTATGT đường bộ vừa là yêu cầu, vừa là phương thức để thực hiện mục tiêu QLNN, đây chính là một trong những điều kiện để QLNN.

Bên cạnh đó, QLNN về TTATGT đường bộ còn có tác động rất lớn đến đời sống xã hội và phát triển kinh tế; có mục đích đảm bảo phục vụ hoạt động xã hội và hoạt động kinh tế, đáp ứng các nhu cầu của nền kinh tế và xã hội. GTĐB thông suốt, an toàn, tiện lợi là tiền đề quan trọng để thúc đẩy sản xuất phát triển, hàng hóa đỡ khan hiếm, đắt đỏ, nguyên, nhiên, vật liệu được cung cấp đầy đủ, giao lưu kinh tế giữa các vùng được đẩy mạnh, v.v… nhu cầu đi lại, giao lưu văn hóa, giáo dục, y tế sẽ sôi động hơn.

Thứ tư, QLNN về TTATGT đường bộ thể hiện những quy định rất khắt khe đó là hàng loạt các điều kiện đảm bảo TTATGT đường bộ.

QLNN về TTATGT đường bộ là lĩnh vực quản lý hết sức phức tạp, bởi vì hoạt động giao thông có tính xã hội rộng lớn, phổ biến nhất, phương tiện giao thông rất đa dạng, người tham gia giao thông có đủ mọi thành phần, ở nhiều lứa tuổi. Trong khi đó, trình độ nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật nói chung và pháp luật về TTATGT đường bộ nói riêng của đại đa số người tham gia giao thông còn thấp. Để đảm bảo TTATGT đường bộ, hạn chế ùn tắc GTĐB, TNGT đường bộ và tổn thất do TNGT đường bộ gây ra, pháp luật GTĐB quy định người tham gia GTĐB không được làm những gì mà pháp luật cấm, hoặc nghiêm cấm. Chẳng hạn, cấm vượt xe trên cầu hẹp có một làn xe, dưới gầm cầu vượt, đường vòng, đường dốc, nơi đường giao nhau, đường bộ giao cắt đường sắt, v.v… hoặc những hành vi bị nghiêm cấm như phá hoại công trình đường bộ, sử dụng lòng đường, hè phố trái phép; đua xe, tổ chức đua xe trái phép, lái xe mà sử dụng chất ma túy, lái xe chạy quá tốc độ quy định, gây tai nạn rồi bỏ trốn trách nhiệm, v.v…

Tuy vậy, người tham gia giao thông được làm tất cả những gì pháp luật không cấm nhưng với những điều kiện hết sức khắt khe do pháp luật quy định cụ thể. Chẳng hạn, pháp luật GTĐB không cấm người tập lái xe ô tô tham gia GTĐB nhưng với điều kiện là phải thực hành trên xe tập lái và có giáo viên bảo trợ tay lái.

Thứ năm, QLNN về TTATGT đường bộ xử lý các vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ đều dựa trên cơ sở pháp luật, theo pháp luật.

Việc xử lý các vi phạm pháp luật dù ở mức độ XLVP hành chính hay truy cứu trách nhiệm hình sự đều phải được tiến hành trên cơ sở pháp luật, theo pháp luật. Có như thế mới đảm bảo tính pháp chế trong XLVP pháp luật GTĐB, góp phần giữ vững trật tự, kỷ cương trong hoạt động GTĐB, khắc phục được tình trạng tùy tiện, lạm quyền, đùn đẩy, né tránh bỏ sót vi phạm trong xử lý.

Thứ sáu, QLNN về TTATGT đường bộ có liên quan đến nhiều mặt hoạt động của đời sống xã hội, đến tâm tư, tình cảm và các quyền lợi cơ bản của công dân.

QLNN về TTATGT đường bộ là một nội dung quan trọng trong quản lý nhà nước về TTATGT nói riêng và trong quản lý xã hội của Nhà nước nói

chung. Việc tiến hành QLNN về TTATGT đường bộ là quá trình áp dụng đồng bộ các biện pháp, phương pháp, phương tiện của bộ máy nhà nước để đảm bảo TTATGT đường bộ được thông suốt, người, phương tiện và hàng hóa tham gia giao thông không bị xâm hại, quan hệ giữa người với người trong hoạt động giao thông được tôn trọng. Các hành vi vi phạm pháp luật trong hoạt động GTĐB được phát hiện và xử lý các nguyên nhân, điều kiện làm phát sinh TNGT được nghiên cứu để có biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn có hiệu quả.

Do vậy, quá trình QLNN về TTATGT đường bộ nói riêng không những chịu sự tác động, chi phối bởi các chính sách và các biện pháp quản lý xã hội của nhà nước, mà việc quản lý nhà nước TTATGT đường bộ còn thường xuyên có tác động đến nhiều mặt hoạt động của đời sống xã hội, từ kinh tế, văn hóa, giáo dục đến việc đảm bảo an ninh, quốc phòng, từ nâng cao trình độ dân trí cho đồng bào vùng sâu, vùng xa đến việc mở rộng các vùng đô thị, các khu kinh tế tập trung, từ việc giải quyết công ăn việc làm cho người lao động, đến việc đảm bảo những quyền lợi cơ bản của công dân trong quá trình đi lại, vận chuyển hàng hóa. Nhất là trong tình hình hiện nay, khi xã hội càng phát triển, khoa học công nghệ, về điện, điện tử, về cơ khí chế tạo máy, v.v... sẽ đưa đến con người những phương tiện giao thông hiện đại, với các loại hình giao thông đa dạng, phong phú và thuận tiện cho con người, v.v... Vấn đề đó không những góp phần thực hiện các yêu cầu về kinh tế, văn minh, lịch sự ở một xã hội hiện đại mà còn đáp ứng kịp thời các nhu cầu về tình cảm, quan hệ giao dịch, thăm hỏi hoặc vui chơi, giải trí của nhân dân. Từ đặc điểm trên cho thấy việc QLNN về TTATGT đường bộ phải được đặt trong mối quan hệ tổng thể của các hoạt động xã hội, phải xuất phát từ các yêu cầu phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội, đảm bảo an ninh, quốc phòng và thực hiện các quyền lợi cơ bản của công dân để xác định và thực hiện các nội dung yêu cầu quản lý trong từng giai đoạn phát triển của đất nước.

Thứ bảy, QLNN về TTATGT đường bộ thường xuyên có sự khai thác, kế thừa và sử dụng kiến thức của nhiều ngành khoa học, kỹ thuật khác nhau.

QLNN về TTATGT đường bộ vốn là một lĩnh vực khoa học phức tạp, ở

đó không chỉ tập trung các khoa học về quản lý xã hội như vấn đề tổ chức, duy trì hoạt động của các đối tượng tham gia giao thông mà còn tập trung nghiên cứu, khai thác, sử dụng các phương tiện khoa học kỹ thuật như: điện, điện tử, tự động hóa, cơ giới hóa, v.v... để tổ chức, chỉ huy, hướng dẫn, điều khiển giao thông, camera giám sát giao thông, phương tiện dùng để đo đếm, ghi nhận các hành vi vi phạm pháp luật giao thông hoặc các phương tiện kỹ thuật khác được sử dụng trong quản lý của lực lượng trực tiếp tiến hành hoạt động QLNN về TTATGT đường bộ như máy tính, máy đo tốc độ, máy đo nồng độ cồn, v.v... cùng với các ngành khoa học kỹ thuật và các phương tiện kỹ thuật được sử dụng để quản lý thì QLNN về TTATGT đường bộ còn phụ thuộc rất nhiều vào chất lượng, tính năng, tác dụng và các định tính kỹ thuật của các phương tiện giao thông, các trung tâm chỉ huy điều khiển hoạt động giao thông, và kỹ thuật tổ chức GTĐB quốc gia. Do vậy, có thể nói chất lượng QLNN về TTATGT đường bộ của các chủ thể quản lý hiện nay phụ thuộc vào nhiều kết quả nghiên cứu để áp dụng và khai thác sử dụng các thành tựu khoa học vào QLNN về TTATGT đường bộ của nhiều ngành khác nhau. Nhất là trong giai đoạn hiện nay khi mà kỹ thuật điện tử và khoa học công nghệ thông tin viễn thông, v.v... đang giữ vai trò quan trọng trong việc quản lý xã hội và phát triển nền kinh tế quốc dân thì QLNN về TTATGT đường bộ cũng như các lĩnh vực hoạt động khác của xã hội cũng cần được nhanh chóng đổi mới, áp dụng nhanh nhất các trang thiết bị hiện đại để nâng cao chất lượng QLNN về TTATGT đường bộ trong phạm vi toàn quốc.

2.1.3. Vai trò của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

2.1.3.1. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với phát triển kinh tế - xã hội

Thực hiện Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI và đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước vì mục tiêu dân giàu, nước mạnh, xã hội dân chủ, công bằng, văn minh, cùng với việc triển khai thực hiện Hiệp định

thương mại Việt - Mỹ và gia nhập tổ chức thương mại thế giới (WTO) đã đặt ra những yêu cầu mới đối với QLNN về TTATGT đường bộ. Một hệ thống GTĐB phát triển thông suốt, trật tự, an toàn, thuận lợi phục vụ cho sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội, QLNN về TTATGT đường bộ. Trái lại, nếu một hệ thống GTĐB yếu kém, không đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội tức là hiệu quả QLNN về TTATGT đường bộ không được đảm bảo, những nội dung QLNN về TTATGT đường bộ chưa được tiến hành một cách đầy đủ và chặt chẽ.

Như vậy, QLNN về TTATGT đường bộ là phương thức quản lý hiệu quả nhằm phát huy tối đa vai trò của TTATGT đường bộ trong sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội. TTATGT đường bộ là một trong những yếu tố đẩy nhanh nhịp độ tăng trưởng của nền kinh tế quốc dân.

GTVT nói chung, TTATGT đường bộ nói riêng được hình thành trên cơ sở phát triển của lực lượng sản xuất và phân công lao động xã hội. Khi bàn về hoạt động GTVT, C.Mác cho rằng những quan hệ giữa các quốc gia khác nhau đều phụ thuộc vào trình độ phát triển của lực lượng sản xuất, sự phân công lao động và giao thông trong nước của quốc gia đó. Nguyên lý này đều đã được các nhà khoa học và quản lý thừa nhận. Nó không chỉ nói về những mối quan hệ giữa nước này với nước khác mà còn bao hàm toàn bộ cơ cấu nội bộ của bản thân nước đó, cũng như trình độ phát triển của lực lượng sản xuất, của giao thông trong và ngoài nước của nước đó.

Phát triển giao thông, nhất là phát triển GTĐB và TTATGT đường bộ với phát triển kinh tế - xã hội là hai quá trình có liên quan chặt chẽ với nhau, là điều kiện và tiền đề của nhau. Xây dựng một mạng lưới GTĐB có trật tự và an toàn chính là tiền đề, là điều kiện cho sự phân bổ hợp lý lực lượng sản xuất trên lãnh thổ đất nước, cho sự phát triển tổng hợp của các vùng kinh tế, nhất là những vùng kinh tế còn nghèo và lạc hậu.

Quá trình sản xuất ở bất kỳ quốc gia nào, quy mô nào, phạm vi nào hầu hết đều cần đến sự thay đổi vị trí của công cụ lao động, tư liệu lao động và con người, đó là nhu cầu thiết yếu của xã hội. Để tiến hành sản xuất, thì dù ở trình độ sản xuất thô sơ hay hiện đại đều cần phải có giao thông mà trước hết là cần

có GTĐB. Do đó, con người phải tiến hành tổ chức GTĐB an toàn, thuận tiện để nối liền giữa sản xuất và tiêu thụ, giữa vùng này với vùng khác, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa, đi lại của nhân dân, đảm bảo các mối liên hệ kinh tế, phục vụ sản xuất, góp phần nâng cao năng suất lao động từ đó đẩy nhanh phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, của từng vùng, miền và của địa phương.

Khi nói về vai trò của GTĐB và TTATGT đường bộ, tại Đại hội lần thứ nhất Quốc tế Nông dân ở Mátxcơva (13/01/1923), Chủ tịch Hồ Chí Minh đã khẳng định: "Đời sống xã hội hiện nay phụ thuộc trước hết vào những trung tâm công nghiệp lớn và vào những đường giao thông". Trong kháng chiến chống thực dân Pháp xâm lược, Chủ tịch Hồ Chí Minh nhấn mạnh: "Cầu đường là mạch máu của đất nước. Cầu đường tốt thì lợi cho kinh tế: hàng hóa dễ lưu thông, sinh hoạt đỡ đắt đỏ, nhân dân khỏi thiếu thốn" [27, tr.86].

Với tư tưởng đó, Người xem toàn bộ cơ cấu xã hội giống như một con người, trong đó giao thông như những mạch máu. Những mạch máu này có lưu thông thì con người mới tồn tại. Giao thông xấu tức là đường sá gập ghềnh, quanh co, nhỏ hẹp thì không thể vận chuyển các nguyên, nhiên, vật liệu, v.v... đến các trung tâm công nghiệp, trung tâm sản xuất. Giao thông kém thì xã hội trì trệ, kém năng động, kìm hãm sự phát triển kinh tế - xã hội. Xã hội càng phát triển đòi hỏi hoạt động giao thông nói chung, GTĐB nói riêng càng hiện đại, phục vụ nhanh hơn, thuận tiện hơn, tiện nghi, văn minh hơn và an toàn hơn. TTATGT đường bộ tốt sẽ tạo điều kiện giao lưu kinh tế, phát triển đồng đều giữa các vùng lãnh thổ làm giảm chênh lệch về mức sống và dân trí giữa các vùng. Có thể nói, sự phát triển của GTĐB và mức độ bảo đảm TTATGT đường bộ cũng là một trong những tiêu chí đánh giá mức độ phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia.

Trong sự nghiệp xây dựng, phát triển đất nước hiện nay, muốn công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, việc xây dựng kết cấu hạ tầng kỹ thuật, trong đó xây dựng và phát triển GTĐB phải đi trước một bước. Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020 xác định: "GTVT là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng, cần đầu tư phát triển trước một bước với tốc độ nhanh, theo phương châm đi tắt, một số công trình đi ngay vào hiện đại hóa, nhằm tạo tiền đề, làm động lực cho sự phát triển kinh tế - xã hội, v.v..."[8].

Các chuyên gia quản lý đều cho rằng phát triển hệ thống giao thông nói chung, nhất là GTĐB là bộ phận cơ bản cấu thành của kết cấu hạ tầng kỹ thuật và kết cấu hạ tầng xã hội. Nhờ hệ thống GTĐB các hoạt động giao lưu kinh tế, hàng

hóa ngày càng mở rộng, phá vỡ kinh tế tự cung tự cấp, khép kín, tăng tốc độ luân chuyển của vốn. Nói cách khác, giao thông nói chung, TTATGT đường bộ nói riêng góp phần tăng hiệu quả kinh tế trong các hoạt động kinh tế nói chung.

Giao thông phát triển sẽ tạo điều kiện cho việc phát triển nền kinh tế quốc dân. Ngược lại nền kinh tế càng phát triển càng tạo khả năng hoàn thiện và phát triển giao thông. Trong nền kinh tế thống nhất, mối liên hệ đó càng chặt chẽ, càng thúc đẩy sản xuất xã hội phát triển. Các nhà kinh tế đã tính toán rằng: để tăng 1% GDP cần tăng đầu tư tới 4%. Đầu tư làm tăng tổng cầu, do đó làm tăng thu nhập của nền kinh tế. Trong đầu tư thì đầu tư cho phát triển GTĐB chiếm tỷ trọng lớn. Do vậy, đầu tư phát triển GTĐB và TTATGT đường bộ thực sự là đầu tư phát triển nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa.

Vai trò của hệ thống giao thông nói chung, của TTATGT đường bộ nói riêng không chỉ dừng lại ở góc độ phát triển kinh tế mà còn ở chỗ thúc đẩy phát triển xã hội. Ở đâu có giao thông nói chung, có TTATGT đường bộ nói riêng phát triển ở đó có hoạt động giao lưu văn hóa, giáo dục, y tế, v.v… sôi động hơn, hiệu quả hơn. Nói cách khác, TTATGT đường bộ phát triển làm cho nhu cầu đời sống dân sinh được đáp ứng tốt hơn.

Tóm lại, sản xuất xã hội càng phát triển thì vận chuyển, cung cấp vật tư, hàng hóa phục vụ sản xuất và nhu cầu đi lại của con người ngày càng tăng. Do đó, GTVT mà nhất là GTĐB ngày càng phát triển - có một TTATGT đường bộ ngày càng tốt hơn là một tất yếu. Khi kinh tế phát triển thì GTĐB ngày càng phát triển theo với trật tự, an toàn cao để đáp ứng nhu cầu sản xuất và đời sống. Tốc độ phát triển của GTĐB cùng mức độ an toàn, thuận tiện của nó và phát triển kinh tế là một quan hệ tỷ lệ thuận.

Để TTATGT đường bộ thực sự trở thành động lực góp phần phát triển kinh tế - xã hội thì phải không ngừng tăng cường QLNN về TTATGT đường bộ, sử dụng đồng thời các công cụ quản lý, trong đó pháp luật về TTATGT đường bộ là công cụ chính, công cụ hàng đầu để QLNN về TTATGT đường bộ. Pháp luật về TTATGT đường bộ phải triển khai kịp thời nhanh chóng, các chủ thể trong xã hội phải thi hành nghiêm minh.

2.1.3.2. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với đảm bảo trật tự, an toàn xã hội

Hoạt động GTĐB diễn ra ở mọi nơi, mọi lúc, liên quan đến mọi tầng lớp dân cư, mọi chủ thể trong xã hội. TTATGT đường bộ được bảo đảm, tức giao thông được thông suốt, tài sản, tính mạng, mọi lợi ích chính đáng khác của những chủ thể tham gia giao thông được đảm bảo, người dân có cuộc sống yên lành, ổn định, nhu cầu đi lại, phát triển kinh tế, v.v... được thuận lợi là điều kiện góp phần để đảm bảo trật tự, an toàn xã hội.

Trật tự, an toàn xã hội được quan niệm là trạng thái của các quan hệ xã hội được hình thành và điều chỉnh bởi hệ thống quy phạm pháp luật của Nhà nước, quy phạm chính trị, quy phạm đạo đức, thuần phong mỹ tục trong đời sống cộng đồng của một dân tộc, một Nhà nước, là tình trạng xã hội ổn định, ở đó mọi công dân sống và lao động có tổ chức, có kỷ cương, mọi lợi ích chính đáng được bảo đảm, không bị xâm hại. Trong khi đó, QLNN về TTATGT đường bộ hướng tới thực hiện mục tiêu mọi hoạt động GTĐB được trật tự, an toàn, nhanh chóng, tiện lợi, thông suốt và mỹ quan môi trường, hạn chế thấp nhất các vi phạm pháp luật GTĐB, hạn chế ùn tắc GTĐB, kiềm chế TNGT đường bộ, ngăn ngừa thiệt hại do TNGT đường bộ gây ra.

Như vậy, TTATGT đường bộ là một bộ phận không thể tách rời, có quan hệ khăng khít với trật tự, an toàn xã hội; TTATGT đường bộ được đảm bảo thì mới góp phần đảm bảo trật tự, an toàn xã hội. Trật tự, an toàn xã hội được đảm bảo vững chắc sẽ là cơ sở, là điều kiện để giữ vững TTATGT đường bộ, củng cố phát huy tính pháp chế xã hội chủ nghĩa trong QLNN về TTATGT đường bộ.

2.1.3.3. Quản lý nhà nước về trật tự an, toàn giao thông đường bộ đối với đảm bảo an ninh, quốc phòng

Ngoài việc đảm bảo phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo trật tự, an toàn xã hội; QLNN về TTATGT đường bộ còn nhằm đảm bảo an ninh, quốc phòng. Bởi vì, một hệ thống đường bộ thông suốt, an toàn, trật tự, liên tục, thuận lợi là mục tiêu của QLNN về TTATGT đường bộ, đồng thời nó cũng là một phần cơ sở vật chất, kỹ thuật quan trọng cho an ninh, quốc phòng.

Trong cuộc kháng chiến chống Mỹ cứu nước trường kỳ, gian khổ và cũng hiển hách nhất trong lịch sử chống giặc ngoại xâm của dân tộc Việt Nam, một

trong những yếu tố làm nên chiến thắng vĩ đại đó là ý chí quyết chiến, quyết thắng của toàn quân và toàn dân, với quyết tâm: "Xẻ dọc Trường Sơn đi cứu nước", chúng ta xây dựng đường mòn Hồ Chí Minh lịch sử - tuyến đường bộ đặc biệt quan trọng để chi viện lực lượng, vũ khí, quân lương cho chiến trường miền Nam.

Ngày 24/3/1966, tại Đại hội Thi đua đảm bảo GTVT quyết tâm đánh thắng giặc Mỹ xâm lược, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã khẳng định: "GTVT rất quan trọng đối với chiến đấu, đối với sản xuất, đối với đời sống nhân dân, v.v… Nếu giao thông có chỗ nào đó nghẽn lại thì nó sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến chiến đấu đến sản xuất đến đời sống nhân dân", "GTVT là một mặt trận, mỗi cán bộ, công nhân, thanh niên xung phong, xã viên vận tải là một chiến sĩ. Quyết tâm làm cho GTVT thắng lợi, GTVT thắng lợi là chiến tranh đã thắng lợi phần lớn rồi"[29].

Ngày nay, TTATGT đường bộ ngày càng có vai trò quan trọng đối với việc đảm bảo an ninh, quốc phòng. TTATGT đường bộ nối liền các vùng, các miền, các địa phương, giảm bớt độ chênh lệch về mọi mặt của các vùng, tăng cường sự hiểu biết, đoàn kết giữa các cộng đồng dân cư, góp phần ổn định chính trị. TTATGT đường bộ đảm bảo cung cấp hậu cần, tăng tính năng cơ động cho các lực lượng an ninh, quốc phòng làm nhiệm vụ giữ gìn bảo vệ chủ quyền, trọn vẹn lãnh thổ, phòng chống mọi vi phạm pháp luật về an ninh quốc gia, bảo vệ vững chắc thành quả cách mạng. Với ý nghĩa to lớn đó, Nhà nước Việt Nam phải không ngừng tăng cường QLNN về TTATGT đường bộ để GTĐB thật sự là cơ sở vật chất cho an ninh, quốc phòng. GTĐB phải kết hợp chặt chẽ với an ninh quốc phòng, coi phát triển GTĐB là quan trọng đối với an ninh, quốc phòng, coi QLNN về TTATGT đường bộ là biện pháp quản lý hàng đầu để phát huy tối đa vai trò của TTATGT đường bộ trong củng cố an ninh, quốc phòng. Chính vì vậy, chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020 đã khẳng định: "phát triển hệ thống GTVT trên cơ sở hiệu quả nhất về mặt kinh tế - xã hội với việc đảm bảo ổn định chính trị, an ninh, quốc phòng"[8].

2.1.3.4. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với thúc đẩy giao lưu, hội nhập khu vực và quốc tế

Để tạo được hội nhập khu vực và quốc tế, ngoài các dịch vụ vận tải,

thương mại, quá cảnh, v.v… nhất thiết phải có một hệ thống GTĐB hài hòa và thuận tiện nhằm cung cấp mạng lưới kết cấu HTGT vận tải ở trình độ tiên tiến hữu hiệu và an toàn có tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với tiêu chuẩn khu vực và thế giới.

Đường bộ xuyên Á, ASEAN, khu vực nhằm mục tiêu nối thủ đô với thủ đô, nối các khu công nghiệp, các trung tâm, nối các khu danh lam thắng cảnh, du lịch, nối các cảng biển với các cảng biển. Hệ thống đường này sẽ tạo hành lang vận tải xuyên quốc gia, khu vực, thuận lợi trong vận chuyển hàng hóa, hành khách.

Để TTATGT đường bộ thực sự góp phần thúc đẩy giao lưu hội nhập khu vực và quốc tế thì việc phát huy, khẳng định vai trò của QLNN về TTATGT đường bộ được xem là biện pháp tiên quyết - biện pháp để biến những mục tiêu thành hiện thực. Muốn vậy, mọi hoạt động xây dựng, ban hành các văn bản QLNN về TTATGT đường bộ; tổ chức thực hiện pháp luật về TTATGT đường bộ; XLVP pháp luật về TTATGT đường bộ phải được các cấp, các ngành, các chủ thể có thẩm quyền quan tâm thường xuyên, coi đó là yếu tố quyết định cho sự thành công của chiến lược phát triển GTVT và bảo đảm TTATGT đường bộ ở Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập khu vực và quốc tế.

Tóm lại, để thực hiện QLNN về TTATGT đường bộ một cách có hiệu quả nhất, Nhà nước sử dụng đồng thời nhiều công cụ khác nhau để thực hiện tác động thông qua ba khâu của quá trình QLNN, đó là: lập quy; tổ chức thực hiện và XLVP về TTATGT đường bộ. Ba khâu này có quan hệ chặt chẽ với nhau, thiếu đi một trong ba khâu đó thì không thể có quá trình QLNN về TTATGT đường bộ. Mục đích cuối cùng của QLNN về TTATGT đường bộ nhằm phát triển hệ thống GTĐB thông suốt, trật tự, an toàn, thuận lợi, tạo tiền đề để phát triển kinh tế - xã hội, củng cố an ninh, quốc phòng, đảm bảo trật tự, an toàn xã hội, thúc đẩy giao lưu hội nhập khu vực và quốc tế, cũng như tạo động lực quan trọng cho các lĩnh vực khác của đời sống xã hội không ngừng phát triển.

2.1.4. Nguyên tắc quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Thứ nhất, QLNN về TTATGT đường bộ phải đặt dưới sự lãnh đạo trực tiếp, toàn diện của Đảng và sự quản lý điều hành tập trung, thống nhất của Nhà nước.

QLNN về TTATGT đường bộ là nhiệm vụ quan trọng của mọi nhà nước, là một bộ phận của QLNN về trật tự, an toàn xã hội; vì thế cũng như nhiều vấn đề quan trọng khác của xã hội, QLNN về TTATGT đường bộ phải đặt dưới sự lãnh đạo của cấp ủy đảng và sự quản lý điều hành của Nhà nước ở trung ương và địa phương. Hiến pháp 2013 khẳng định rõ Đảng Cộng sản Việt Nam là nhân tố lãnh đạo xã hội, lãnh đạo Nhà nước. Vì vậy, QLNN về TTATGT đường bộ, sự lãnh đạo đó của Đảng phải được thực hiện một cách rõ ràng và đầy đủ, từ việc hoạch định chính sách, chủ trương xây dựng các công trình, kết cấu kỹ thuật TTATGT đường bộ, cho đến việc bổ sung điều chỉnh hệ thống pháp luật, lãnh đạo chỉ đạo Nhà nước, tổ chức quần chúng và các cơ quan chức năng trong thực hiện các biện pháp bảo đảm TTATGT đường bộ. Mặt khác, TTATGT đường bộ vốn dĩ là một nội dung trong QLNN, đòi hỏi phải thực hiện trên cơ sở mọi nguồn lực xã hội, sức mạnh chung của toàn dân. Vì thế, với tư cách là người đại diện cho xã hội cho quyền lợi công, quyền lợi cộng đồng, Nhà nước chịu trách nhiệm đầu tiên và trước hết là việc huy động các nguồn lực cho việc bảo đảm TTATGT đường bộ, đồng thời với tư cách là cơ quan quản lý điều hành cao nhất, Nhà nước có trách nhiệm chỉ đạo, điều phối chung toàn xã hội nhằm bảo đảm TTATGT đường bộ được tiến hành khoa học, thống nhất, cân đối và toàn diện tránh sự trùng dẫm cản trở, phá vỡ nhau, gây lãng phí.

Việc kết hợp QLNN về TTATGT đường bộ theo ngành và lãnh thổ là cần thiết và mang tính tất yếu khách quan như Văn kiện Đại hội Đảng IX đã nêu rõ "Phân công, phân cấp nâng cao tính chủ động của chính quyền địa phương, kết hợp chặt chẽ quản lý ngành và quản lý lãnh thổ".

Trong điều kiện mới, đổi mới cơ chế QLNN về TTATGT đường bộ cần được tiến hành theo hướng phân cấp hợp lý hoạt động QLNN về TTATGT đường bộ giữa trung ương và địa phương. Phương hướng cải cách bộ máy nhà nước ta một mặt bảo đảm tăng cường tính thống nhất của Nhà nước, quyền QLNN về

TTATGT đường bộ tập trung của trung ương; nhưng mặt khác mở rộng tính dân chủ, tính chủ động, quyền tự chủ của địa phương trong lĩnh vực này.

Trong điều kiện xây dựng nhà nước pháp quyền, pháp luật về TTATGT đường bộ cần phải điều chỉnh, phân định rõ chức năng của Chính phủ, các bộ, ngành và theo hướng phân cấp hợp lý giữa trung ương và địa phương trong QLNN về TTATGT đường bộ.

Thứ hai, QLNN về TTATGT đường bộ phải gắn liền với Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 và phải được thực hiện trên cơ sở mọi nguồn lực của Nhà nhước, của xã hội được huy động.

TTATGT đường bộ là sản phẩm có ý thức của xã hội có tổ chức, sản phẩm đó không phản ảnh về một nội dung, một vấn đề của đời sống xã hội, mà là sự kết tinh trên nhiều lĩnh vực của đời sống cộng đồng, khả năng đầu tư xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật cho đến trình độ quản lý, mức độ văn minh, tiến bộ trong quản lý điều hành, đặc biệt trong tình hình hiện nay, trước yêu cầu của xu thế hội nhập quốc tế nhiều nội dung yêu cầu của quản lý xã hội nói chung, QLNN về TTATGT nói riêng đã phát sinh nhiều vấn đề phức tạp, ảnh hưởng nghiêm trọng đến Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ trong tình hình mới. Vì vậy, có thể nhận thấy QLNN về TTATGT đường bộ ở nước ta hiện nay, là công việc quan trọng của Nhà nước, có liên quan ảnh hưởng đến nhiều vấn đề khác trong đời sống xã hội và có ý nghĩa quan trọng đến ổn định chính trị - xã hội, phát triển kinh tế đất nước, củng cố quốc phòng, an ninh. QLNN về TTATGT đường bộ ở nước ta hiện nay không phải là công việc riêng của một cơ quan mà việc thực hiện nó phải được thực hiện trên nền tảng sức mạnh của toàn dân và mọi nguồn lực của xã hội, của Nhà nước, được huy động cho đầu tư cơ sở hạ tầng, bổ sung hoàn thiện pháp luật, đào tạo nâng cao trình độ cán bộ, công chức quản lý điều hành.

Thứ ba, QLNN về TTATGT đường bộ phải bảo đảm thông suốt, trật tự, an toàn, hiệu quả; góp phần phát triển kinh tế, xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.

QLNN về TTATGT đường bộ phải được tiến hành phù hợp với điều kiện kinh tế xã hội, trình độ dân trí của quốc gia và mỗi địa phương. Bởi vì, chỉ có như vậy việc xác định nội dung yêu cầu QLNN, cũng như việc tổ chức tiến hành và thực hiện các biện pháp QLNN về TTATGT đường bộ mới thiết thực, hiệu quả và có tác dụng tích cực trở lại đối với xã hội. Trong thời kỳ hội nhập kinh tế quốc tế, trước những thời cơ và thách thức mới đối với việc thực hiện Chiến lược bảo đảm TTATGT đường bộ, đòi hỏi QLNN về TTATGT đường bộ phải đổi mới cả về nội dung và hình thức cho phù hợp với điều kiện, kinh tế, xã hội đất nước; xác định đúng mục tiêu, yêu cầu nhiệm vụ cụ thể với từng nội dung QLNN về TTATGT đường bộ; đầu từ kinh phí, cơ sở vật chất, kỹ thuật và tiến hành các biện pháp bảo đảm TTATGT đường bộ phù hợp với điều kiện mới đặt ra, nhằm góp phần ổn định chính trị - xã hội, giao thông thông suốt, an toàn, tạo điều kiện thuận lợi cho mở rộng sản xuất, phát triển kinh tế, nâng cao đời sống người dân.

2.2. Nội dung quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

QLNN về TTATGT đường bộ là hoạt động mang tính chất quyền lực của các cơ quan hành chính nhà nước, nhằm tạo ra các điều kiện để xác lập, duy trì và ổn định các quan hệ về giao thông theo quy định của pháp luật giao thông. Đây là một hoạt động có vai trò, vị trí rất quan trọng trong lĩnh vực an ninh, trật tự; bởi vì, TNGT hàng ngày vẫn xảy ra và đang là một hiểm họa không chỉ đối với nước ta mà còn đối với tất cả các quốc gia trên thế giới.

QLNN về TTATGT đường bộ là hoạt động chấp hành và điều hành của các cơ quan nhà nước, các tổ chức xã hội được Nhà nước ủy quyền, được tiến hành trên cơ sở pháp luật, nhằm bảo vệ TTATGT đường bộ. QLNN về TTATGT đường bộ được tiến hành trên các lĩnh vực: ban hành các văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ; tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ; quản lý quy tắc GTĐB; quản lý kết cấu HTGT đường bộ; quản lý phương tiện tham gia GTĐB; quản lý người điều khiển phương tiện GTĐB; quản lý vận tải đường bộ; thanh tra, kiểm tra và TTKS giao

thông; chỉ huy điều khiển giao thông; điều tra xử lý TNGT.

Để QLNN về TTATGT đường bộ, các cơ quan hành chính nhà nước theo thẩm quyền phải thực hiện các hoạt động xây dựng và ban hành các văn bản quản lý về TTATGT đường bộ; tổ chức thực hiện các văn bản quản lý về TTATGT đường bộ; XLVP các quy định về TTATGT đường bộ. Đây là ba khâu quan trọng của quy trình QLNN về TTATGT đường bộ. QLNN về TTATGT đường bộ sẽ không đạt được mục tiêu nếu thiếu đi một trong ba khâu đó. Giữa ba khâu trong quy trình quản lý tồn tại mối quan hệ khăng khít không thể tách rời, nó cấu thành nội dung của QLNN về TTATGT đường bộ.

2.2.1. Xây dựng quy hoạch, kế hoạch về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Để thực hiện QLNN về TTATGT đường bộ có hiệu quả, đòi hỏi các cơ quan QLNN về TTATGT đường bộ phải xây dựng, ban hành các quy hoạch, kế hoạch về TTATGT đường bộ, xác định những mục tiêu trước mắt, lâu dài và triển khai các giải pháp thích hợp, tập trung nỗ lực của cơ quan QLNN vào việc hoàn thành mục tiêu đề ra, tiết kiệm các nguồn lực của cơ quan QLNN; là cơ sở để thực hiện chức năng kiểm soát, kiểm tra kết quả mức độ đạt được những mục tiêu đề ra. Quá trình xây dựng quy hoạch, kế hoạch về TTATGT đường bộ, bao gồm các giai đoạn cơ bản như: xác định mục tiêu về TTATGT đường bộ trong từng giai đoạn; xây dựng kế hoạch hành động để thực hiện mục tiêu, thực chất là xây dựng các bước đi cụ thể của từng giai đoạn; tổng kết, đánh giá mức độ hoàn thành quy hoạch, kế hoạch về TTATGT đường bộ.

2.2.2. Xây dựng và hoàn thiện pháp luật giao thông đường bộ và các lĩnh vực khác của pháp luật có liên quan; phân công trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong lĩnh vực GTĐB. Xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật GTĐB là kết quả của quá trình nhận thức sự vận động, phát triển các quan hệ GTĐB trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Đây là sự ghi nhận về mặt Nhà nước nhu cầu điều chỉnh bằng pháp luật đối với các quan

hệ GTĐB trong thực tiễn quản lý. Trên cơ sở đó, xây dựng các thể chế quản lý phù hợp, tạo lập hành lang pháp lý cho những quan hệ ấy phát triển theo đúng định hướng của Nhà nước.

Xây dựng và ban hành các văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ là hoạt động không thể thiếu trong cơ chế lãnh đạo, quản lý lĩnh vực GTĐB, đây là sự nối tiếp hoạt động lãnh đạo của Đảng, đồng thời nó là khâu đầu tiên của quy trình QLNN về TTATGT đường bộ.

Xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ là khâu quan trọng, có tính chất quyết định đối với hai khâu còn lại của quy trình QLNN về TTATGT đường bộ, đó là tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ và XLVP pháp luật về TTATGT đường bộ. Bởi lẽ, xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ sẽ tạo lập cơ sở pháp lý cho việc tổ chức thực hiện pháp luật về TTATGT đường bộ và XLVP pháp luật về TTATGT đường bộ.

Xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ là hoạt động lập quy của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Nhà nước quy định thẩm quyền cho từng cơ quan trong việc xây dựng và ban hành các văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong lĩnh vực GTĐB. Căn cứ pháp lý cho hoạt động này là Hiến pháp, Luật tổ chức Chính phủ, Luật tổ chức Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân và Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Luật giao thông đường bộ, v.v… Các cơ quan này được trao những chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn cụ thể trong thực hiện những nội dung của QLNN về TTATGT đường bộ. Bên cạnh đó, Nhà nước quy định quy tắc GTĐB, các điều kiện bảo đảm an toàn GTĐB của kết cấu hạ tầng, phương tiện và người tham gia GTĐB, hoạt động vận tải đường bộ; quy định cơ chế giám sát, thanh tra, kiểm tra, TTKS, XLVP trong việc chấp hành pháp luật GTĐB; quy định về khiếu nại; khởi kiện với những quyết định, biện pháp xử lý, tố cáo những hành vi vi phạm pháp luật GTĐB.

Vị trí quan trọng trong xây dựng pháp luật về TTATGT đường bộ thuộc về Chính phủ. Chính phủ là cơ quan thống nhất QLNN về TTATGT đường bộ, có thẩm quyền trình các dự án luật, pháp lệnh có nội dung liên quan, cũng như

ban hành các văn bản quy định chi tiết thi hành Luật giao thông đường bộ để áp dụng thống nhất trên toàn lãnh thổ Việt Nam.

Xây dựng pháp luật về TTATGT đường bộ như đã nói ở trên là hết sức quan trọng và cần thiết, nhưng cùng với xây dựng pháp luật về TTATGT đường bộ là việc hoàn thiện pháp luật về TTATGT đường bộ. Cũng như các lĩnh vực khác, trong lĩnh vực TTATGT đường bộ thì các quan hệ luôn luôn vận động và phát triển. Do đó, các quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ luôn tỏ ra lạc hậu, không theo kịp sự vận động, phát triển đó. Vì vậy, yêu cầu đặt ra là phải không ngừng sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện pháp luật về TTATGT đường bộ.

Pháp luật về TTATGT đường bộ hoàn thiện mới có khả năng tạo lập được cơ sở pháp lý vững chắc cho toàn bộ sự vận động phát triển của các quan hệ TTATGT đường bộ. Hệ thống pháp luật về TTATGT đường bộ chỉ hoàn thiện khi đáp ứng được đầy đủ bốn tiêu chí, đó là tính toàn diện, tính đồng bộ, tính phù hợp, có kỹ thuật pháp lý cao.

Tính toàn diện của pháp luật về TTATGT đường bộ đòi hỏi phải có đầy đủ các chế định, các quy phạm pháp luật điều chỉnh một cách bao quát toàn bộ các quan hệ về TTATGT đường bộ. Quan hệ TTATGT đường bộ rất đa dạng, phong phú, để điều chỉnh được một cách bao quát và toàn bộ đòi hỏi pháp luật về TTATGT đường bộ phải có nhiều chế định, nhiều quy phạm pháp luật để đảm bảo sự tương ứng với sự đa dạng, phong phú của quan hệ về TTATGT đường bộ. Tuy vậy, không phải có nhiều chế định, nhiều quy phạm thì điều chỉnh có hiệu quả quan hệ TTATGT đường bộ mà còn đòi hỏi những chế định đó, những quy phạm đó phải đảm bảo chất lượng điều chỉnh.

Chất lượng điều chỉnh làm nên tính phù hợp của những chế định, những quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ. Tính phù hợp ở đây là phù hợp với sự vận động và phát triển của các quan hệ về TTATGT đường bộ Việt Nam cũng như xu thế phát triển chung của TTATGT đường bộ trong khu vực và trên thế giới. Do đó, pháp luật về TTATGT đường bộ không thể cao hơn hay thấp hơn trạng thái vận động và phát triển của các quan hệ về TTATGT đường bộ. Muốn vậy, pháp luật về TTATGT đường bộ phải xuất phát từ thực tiễn hoạt

động GTĐB của Việt Nam cũng như sự đòi hỏi của tiến trình mở rộng giao lưu hợp tác quốc tế về GTĐB.

Ngoài tính toàn diện, tính phù hợp, pháp luật về GTĐB phải đảm bảo tính đồng bộ. Tính đồng bộ của pháp luật về TTATGT đường bộ thể hiện ở hai cấp độ. Cấp độ thứ nhất của sự đồng bộ là cấp độ nội tại; ở cấp độ này, sự đồng bộ thể hiện trong sự thống nhất, không mâu thuẫn nhau, không "vênh" nhau của các chế định, quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ cùng tập trung điều chỉnh một cách có hiệu quả các quan hệ về TTATGT đường bộ. Cấp độ thứ hai của sự đồng bộ là đồng bộ ra bên ngoài; ở cấp độ này, sự đồng bộ được biểu hiện qua sự thống nhất, quan hệ khăng khít, không mâu thuẫn của pháp luật về TTATGT đường bộ với các bộ phận pháp luật khác, cũng như các ngành luật khác trong hệ thống pháp luật Việt Nam. Bởi lẽ, quan hệ về TTATGT đường bộ có liên quan đến nhiều quan hệ xã hội khác thuộc đối tượng điều chỉnh của nhiều ngành luật khác nhau trong hệ thống pháp luật Việt Nam.

Trong xây dựng và hoàn thiện pháp luật về TTATGT đường bộ, công tác rà soát, hệ thống hóa văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực TTATGT đường bộ có tầm quan trọng đặc biệt, nhằm khắc phục kịp thời những hạn chế của pháp luật về TTATGT đường bộ, nâng cao chất lượng của pháp luật về TTATGT đường bộ, tính pháp điển và đặc biệt là tạo điều kiện cho công tác quản lý văn bản, cho việc sử dụng, áp dụng văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực TTATGT đường bộ.

Về phân công trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Luật giao thông đường bộ năm 2008 và Quyết định số 57/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ quy định trách nhiệm cụ thể của các cơ quan như sau:

Chính phủ: thống nhất QLNN về GTĐB; quy định cụ thể tín hiệu của xe được quyền ưu tiên; quy định cụ thể việc đặt tên, số hiệu đường bộ; quy định cụ thể việc lập, quản lý và sử dụng quỹ bảo trì đường bộ ở trung ương và địa phương; quy định việc phối hợp giữa các bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân về bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ; quy định niên hạn sử dụng đối với xe cơ giới; quy định cụ thể điều

kiện và việc cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; quy định giới hạn trách nhiệm của người kinh doanh vận tải hàng hóa; quy định Danh mục hàng nguy hiểm, vận chuyển hàng nguy hiểm và thẩm quyền cấp giấy phép vận chuyển hàng nguy hiểm; quy định cụ thể về vận tải đa phương thức; quy định việc huy động các lực lượng cảnh sát khác và công an xã phối hợp với CSGT đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát TTATGT đường bộ trong trường hợp cần thiết; quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành các điều, khoản được giao trong Luật giao thông đường bộ; quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB.

Bộ Giao thông vận tải, chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về GTĐB.

Bộ Công an, thực hiện các nhiệm vụ QLNN về GTĐB theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan; thực hiện các biện pháp bảo đảm TTATGT; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ. Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp trong việc cung cấp số liệu đăng ký phương tiện GTĐB, dữ liệu về TNGT và cấp, đổi, thu hồi GPLX. Điều tra, giải quyết các vụ TNGT đường bộ theo quy định của pháp luật. Có trách nhiệm thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu thông tin về TNGT đường bộ, cung cấp cho cơ quan, tổ chức, cá nhân theo quy định của pháp luật. Chỉ đạo, hướng dẫn lực lượng công an kiểm tra, XLVP pháp luật về bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ theo thẩm quyền. Quy định và tổ chức cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe cơ giới. Quy định và tổ chức kiểm định xe cơ giới của công an sử dụng vào mục đích an ninh. Quy định và tổ chức việc cấp, thu hồi đăng ký, biển số và kiểm định xe máy chuyên dùng của quân đội, công an sử dụng vào mục đích an ninh. Quy định về cơ sở đào tạo, tổ chức đào tạo, sát hạch và cấp, đổi, thu hồi GPLX cho lực lượng công an làm nhiệm vụ an ninh.

Ngoài ra, Điều 87, Luật giao thông đường bộ năm 2008 quy định về TTKS của CSGT đường bộ: CSGT đường bộ thực hiện việc TTKS để kiểm soát người và phương tiện tham gia GTĐB; XLVP pháp luật về GTĐB đối với người và phương tiện tham gia GTĐB và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình; phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ phát hiện, ngăn chặn

hành vi vi phạm quy định bảo vệ công trình đường bộ và hành lang an toàn đường bộ. Bộ trưởng Bộ Công an quy định cụ thể nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung TTKS của CSGT đường bộ.

Bộ Quốc phòng thực hiện các nhiệm vụ QLNN về GTĐB theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện QLNN về GTĐB.

Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện QLNN về GTĐB theo quy định của Luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương.

Ủy ban An toàn giao thông quốc gia là tổ chức phối hợp liên ngành, có chức năng chỉ đạo và giúp Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo các Bộ, ngành và các địa phương thực hiện các chiến lược, đề án quốc gia về bảo đảm TTATGT và các giải pháp liên ngành nhằm bảo đảm TTATGT trong phạm vi cả nước.

Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương là tổ chức phối hợp liên ngành, có chức năng giúp Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ đạo việc phối hợp thực hiện các biện pháp bảo đảm TTATGT và khắc phục UTGT trên địa bàn.

2.2.3. Tổ chức thực hiện pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Thực tế chứng minh, pháp luật được ban hành tự thân nó không thể đi vào đời sống mà phải thông qua việc tổ chức thực hiện trên thực tế. Tổ chức thực hiện pháp luật về TTATGT đường bộ nhằm đưa các quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ vào điều chỉnh các quan hệ GTĐB, được tiến hành trên hai bình diện chủ yếu là triển khai thực hiện và áp dụng pháp luật về TTATGT đường bộ.

Về triển khai thực hiện pháp luật TTATGT đường bộ: trong phạm vi thẩm quyền, các cơ quan QLNN tổ chức triển khai các quy định trong các văn bản pháp luật về TTATGT đường bộ bằng việc tập huấn, hướng dẫn thực hiện tại các cơ quan, đơn vị cơ sở. Trong tổ chức thực hiện pháp luật về TTATGT

đường bộ, các cấp, các ngành ở Trung ương cũng như các địa phương phải có sự phối hợp một cách đồng bộ, nhịp nhàng thì mới thực hiện pháp luật về TTATGT đường bộ một cách có hiệu quả cao.

Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục, hướng dẫn pháp luật về TTATGT đường bộ, là một biện pháp quan trọng, được triển khai thường xuyên, liên tục trong số các biện pháp nhằm đảm bảo TTATGT đường bộ.

Trên phương diện QLNN, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB tạo cơ sở để thực hiện có hiệu quả các nội dung QLNN khác. Đây là biện pháp nhằm chuẩn bị tốt về tư tưởng, nhận thức, dư luận để tạo sự đồng thuận cao trước khi đưa ra các chủ trương, biện pháp có tác động lớn trong xã hội.

Trên phương diện tác động đến ý thức người dân, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB là biện pháp quan trọng, hàng đầu nhằm xây dựng, hình thành ý thức tự giác chấp hành các quy định của pháp luật, xây dựng văn hóa giao thông; là một biện pháp tạo ra những chuyển biến từ gốc, đó là chuyển biến trong ý thức, nhận thức qua đó tác động đến hành vi.

Trên bình diện xã hội, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật GTĐB có sức lan tỏa cao, trên diện rộng, dễ tiếp cận đối với mọi người dân, đồng thời thông qua công tác này, các cơ quan chức năng có thể định hướng dư luận, tạo sự đồng thuận của toàn xã hội trong việc thực hiện các chủ trương, chính sách của Đảng và pháp luật của Nhà nước.

Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB còn tạo ra không gian mà ở đó người dân có thể thực hiện các phản biện xã hội, qua đó giúp cơ quan chức năng kịp thời điều chỉnh các chủ trương, giải pháp của mình một cách phù hợp với thực tiễn.

Thực tiễn cho thấy, với nhiều hình thức và nội dung tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ được triển khai trong thời gian qua đã góp phần nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về GTĐB trong nhân dân, tạo sự đồng thuận, ủng hộ và tham gia tích cực thực hiện các giải pháp mạnh, ủng hộ lực lượng chức năng thực hiện nhiệm vụ; từng bước hình thành "Văn hóa giao thông". Đi đôi với biểu dương, phổ biến gương người tốt, việc tốt trong

công tác đảm bảo TTATGT đường bộ, công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật cũng đã nêu ra trách nhiệm của các cấp, các ngành, lên án các hành vi cố ý vi phạm, coi thường kỷ cương, pháp luật về TTATGT đường bộ.

Về áp dụng pháp luật TTATGT đường bộ*:* đây là việc các cơ quan nhà nước có thẩm quyền quản lý lĩnh vực TTATGT đường bộ bằng các hoạt động nghiệp vụ, với trình độ chuyên môn cao của các cán bộ, công chức có thẩm quyền trong lĩnh vực TTATGT đường bộ, tổ chức cho các chủ thể có tham gia hoạt động GTĐB thực hiện những quy định của pháp luật về TTATGT đường bộ để tạo ra các quyết định làm phát sinh, thay đổi, đình chỉ hoặc chấm dứt những quan hệ pháp luật cụ thể trong lĩnh vực TTATGT đường bộ.

Với nội dung trên, hoạt động áp dụng pháp luật về TTATGT đường bộ là sự tác động quản lý bằng quyền lực nhà nước của các cơ quan có thẩm quyền trong lĩnh vực TTATGT đường bộ và một số cơ quan khác của Nhà nước được ủy quyền để thi hành pháp luật về TTATGT đường bộ. Đây là yếu tố quyết định sự tuân thủ nghiêm chỉnh các quy phạm pháp luật về TTATGT đường bộ, tăng cường và hoàn thiện QLNN về TTATGT đường bộ. Có thể thấy đó là các hoạt động áp dụng pháp luật như: đào tạo, cấp GPLX; chứng thực, chứng nhận; cho phép (giao đất xây dựng công trình giao thông, quyết định và cấp giấy phép các dự án giao thông, xây dựng cầu đường, bến xe, bãi đỗ xe, xuất nhập các phương tiện giao thông, kinh doanh vận tải đường bộ); bãi bỏ các quyết định sai trái; ban hành các quyết định; thanh tra, kiểm tra, giám sát, cưỡng chế, v.v…

2.2.4. Tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Quản lý kết cấu HTGT đường bộ là các quy định của nhà nước về các công trình GTĐB, bảo trì và khai thác sử dụng, đảm bảo ATGT cho người và phương tiện khi tham gia giao thông. Kết cấu HTGT đường bộ bao gồm: đường bộ, cầu đường bộ, các công trình đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe và hành lang ATGT đường bộ.

Quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ bao gồm: quản lý quy hoạch cơ sở HTGT đường bộ; quỹ đất dành cho đường bộ; sự bảo đảm yêu cầu kỹ thuật và an toàn đối với công trình GTĐB; quản lý và bảo trì đường bộ; bến bãi đỗ xe và nguồn kinh phí đảm bảo cho quản lý và bảo trì đường bộ, v.v…

2.2.5. Quản lý chất lượng an toàn phương tiện giao thông đường bộ

Công tác quản lý chất lượng an toàn phương tiện GTĐB là một nội dung của QLNN về TTATGT đường bộ, tiến hành quản lý chặt chẽ nguồn gốc, tình hình kỹ thuật phương tiện giao thông, nhằm đảm bảo an toàn phương tiện, người và tài sản hàng hóa khi tham gia giao thông. Quản lý phương tiện GTĐB gồm hai nội dung:

Đăng ký phương tiện là quản lý hành chính các giấy tờ xác nhận nguồn gốc phương tiện, quyền sở hữu của chủ phương tiện (do ngành Công an quản lý); đối với xe quân sự (do Quân đội quản lý); đối với xe máy chuyên dùng (ngành GTVT quản lý).

Quản lý kỹ thuật an toàn phương tiện là kiểm tra, kiểm định an toàn phương tiện giao thông cơ giới do ngành GTVT thực hiện (trừ các xe phục vụ quốc phòng và an ninh), để khi tham gia giao thông được an toàn, hạn chế TNGT do phương tiện không đảm bảo an toàn gây ra.

2.2.6. Quản lý chất lượng đào tạo người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ

Quản lý trường lớp đào tạo lái xe: quản lý chương trình, kế hoạch, nội dung đào tạo, quản lý cơ sở vật chất đào tạo như: hội trường, phòng học, xưởng trường, phương tiện huấn luyện (xe dạy lái), đội ngũ giáo viên, quản lý đội ngũ cán bộ sát hạch viên, v.v…

Quản lý tiêu chuẩn của người học lái xe: đơn xin thi lái xe, sức khỏe, tuổi của người học lái xe; quản lý chất lượng đào tạo: kết quả học tập các môn học của học sinh, chứng chỉ học tập; tổ chức thi cấp GPLX; đổi, cấp hoặc thu hồi GPLX.

Quản lý người điều khiển phương tiện cơ giới: sau khi sát hạch được cấp GPLX, phải xây dựng cơ sở dữ liệu về GPLX để quản người điều khiển, việc cấp đổi, cấp lại và thu hồi GPLX, chuyển vùng GPLX, quản lý vi phạm của lái xe về hành chính và hình sự, v.v…

2.2.7. Kiểm tra, thanh tra và tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ bao gồm: vi phạm pháp luật dân sự; vi phạm pháp luật hành chính; vi phạm kỷ luật nhà nước (chủ yếu đối với cán bộ, công chức hành chính trực tiếp hoạt động QLNN về TTATGT đường bộ); vi phạm pháp luật đất đai; vi phạm pháp luật hình sự, v.v…

XLVP pháp luật về TTATGT đường bộ là hoạt động của những chủ thể có thẩm quyền QLNN về TTATGT đường bộ được tiến hành bằng biện pháp cưỡng chế. Các biện pháp cưỡng chế hành chính gồm có: các biện pháp cưỡng chế phòng ngừa, các biện pháp cưỡng chế ngăn chặn, các biện pháp cưỡng chế đặc biệt và các biện pháp cưỡng chế phạt tiền - theo quy định của pháp luật xử phạt vi phạm hành chính.

XLVP pháp luật về TTATGT đường bộ được tiến hành ở hai mức độ: XLVP hành chính và truy cứu trách nhiệm hình sự đối với các hành vi vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ đã đủ các yếu tố cấu thành tội phạm.

TTKS, XLVP hành chính về TTATGT đường bộ chủ yếu là áp dụng các biện pháp nghiệp vụ nhằm phát hiện các hành vi vi phạm về TTATGT đường bộ để xử phạt vi phạm hành chính đối với cá nhân và tổ chức có hành vi cố ý hoặc vô ý vi phạm quy định về TTATGT đường bộ, các điều kiện đảm bảo ATGT của kết cấu HTGT đường bộ, phương tiện và người tham gia GTĐB, hoạt động vận tải đường bộ và các hành vi vi phạm khác về TTATGT đường bộ mà không phải là tội phạm và theo quy định của pháp luật phải bị xử phạt vi phạm hành chính.

Trong quá trình QLNN về TTATGT việc thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo là một yêu cầu hết sức quan trọng. Việc thanh tra, kiểm tra phải đặt ra theo thời gian hoặc định kỳ. Nội dung theo chuyên đề, theo vụ việc và gắn với việc giải quyết khiếu nại, tố cáo kịp thời theo quy định của pháp luật nhằm đáp ứng được yêu cầu của công tác quản lý.

2.2.8. Hợp tác quốc tế về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Hợp tác quốc tế nói chung và hợp tác quốc tế về TTATGT đường bộ là xu thế chung của các quốc gia. Các nước trên thế giới, các tổ chức quốc tế đều có quan điểm hợp tác, trao đổi kinh nghiệm, khoa học công nghệ với nhau trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ ở mỗi nước hoặc khu vực vì lợi ích của quốc gia. Với sự phát triển của khoa học - công nghệ và xu thế toàn cầu hóa hiện nay, thì hợp tác quốc tế là một tất yếu khách quan trong QLNN về TTATGT đường bộ; chính vì vậy, các chủ thể QLNN về TTATGT đường bộ, trong phạm vi nhiệm vụ của mình phải có trách nhiệm tham mưu và tổ chức thực hiện hợp tác quốc tế về TTATGT đường bộ nhằm chia sẻ những thông tin, tri thức đã được nghiên cứu, tổng kết trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường bộ, nghiên

cứu, triển khai ứng dụng khoa học - công nghệ vào QLNN về TTATGT đường bộ; tiết kiệm thời gian, tài chính, công sức trong bảo đảm TTATGT đường bộ; góp phần QLNN về TTATGT đường bộ; tăng cường sự hiểu biết lẫn nhau trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ. Nội dung hợp tác quốc tế về TTATGT đường bộ có thể thống kê 05 hình thức phổ biến sau: ký kết các hiệp định, nghị định thư, bản ghi nhớ, thảo thuận hợp tác quốc tế; đón tiếp đoàn và cử đoàn ra nước ngoài trao đổi kinh nghiệm; thực hiện các dự án hợp tác trang bị phương tiện kỹ thuật phục vụ công tác; hợp tác đào tạo cán bộ, công chức; hợp tác nghiên cứu chuyển giao khoa học - công nghệ.

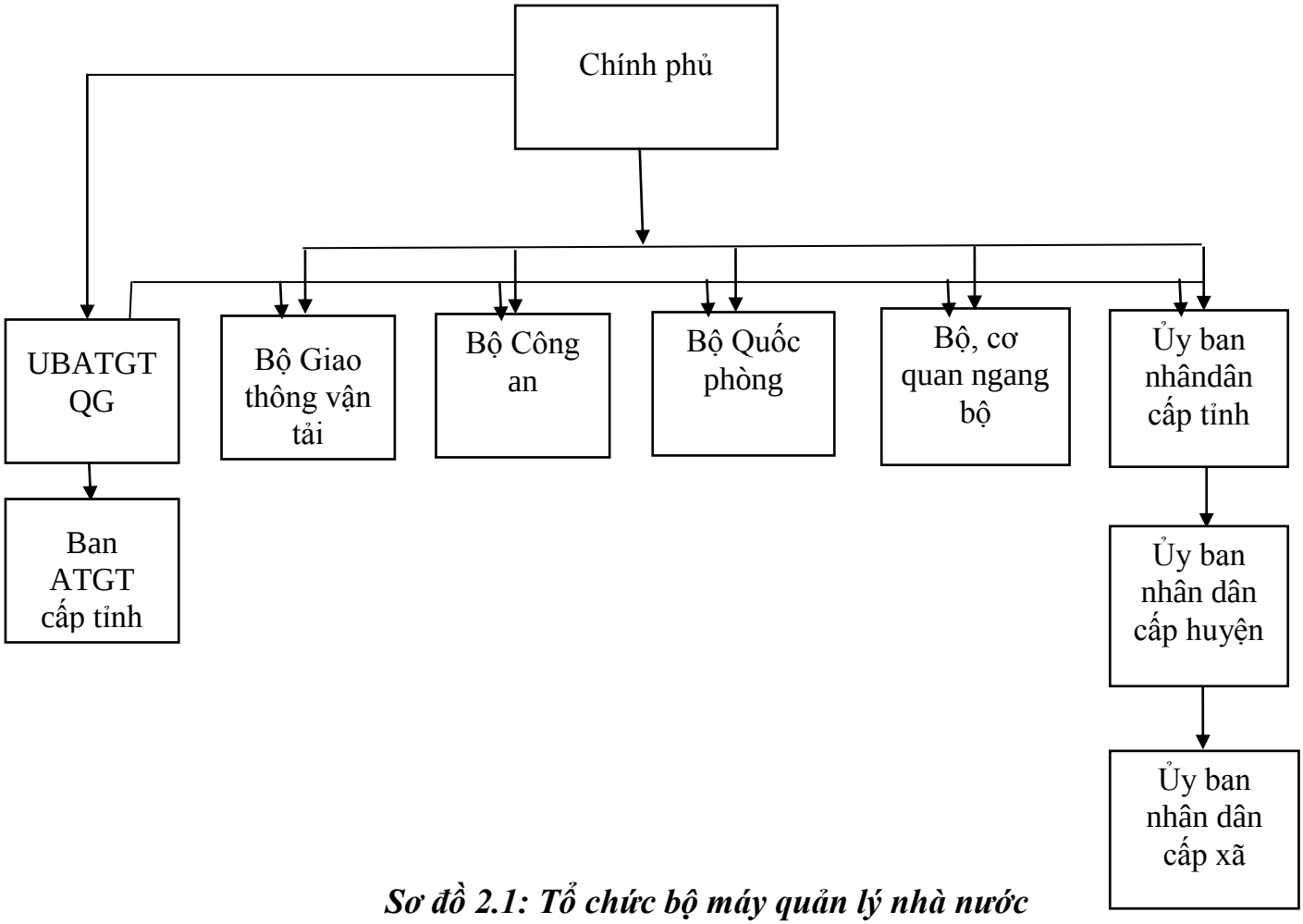
Như vậy, có thể thấy nội dung của QLNN về TTATGT đường bộ bao gồm: xây dựng quy hoạch, kế hoạch về TTATGT đường bộ; xây dựng và hoàn thiện pháp luật GTĐB và các lĩnh vực khác của pháp luật có liên quan, phân công trách nhiệm QLNN về TTATGT đường bộ; tổ chức triển khai thực hiện pháp luật về TTATGT đường bộ; tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ; quản lý chất lượng an toàn phương tiện GTĐB; quản lý chất lượng đào tạo người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; kiểm tra, thanh tra và TTKS, XLVP pháp luật về TTATGT đường bộ; hợp tác quốc tế về TTATGT đường bộ.

2.3. Chủ thể quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Tại Khoản 4 Điều 4 Luật giao thông đường bộ năm 2008 quy định: “Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân" và được quy định cụ thể tại Điều 85 của luật, là: Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân các cấp.

Ngoài ra theo Quyết định số 57/QĐ-TTg ngày 18/10/2011 của Thủ tướng Chính phủ về việc kiện toàn Ủy ban An toàn giao thông quốc gia và Ban An toàn giao thông cấp tỉnh thì Ủy ban An toàn giao thông quốc gia và Ban An toàn giao thông cấp tỉnh cũng là cơ quan thực hiện chức năng QLNN về TTATGT đường bộ. Tổ chức Ủy ban An toàn giao thông quốc gia gồm: Chủ tịch Ủy ban - Phó Thủ tướng Chính phủ; Phó Chủ tịch thường trực - Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; Phó Chủ tịch, Thứ trưởng Bộ Công an; Phó Chủ tịch chuyên trách; các Ủy viên: Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Quốc phòng, Y tế, Tư pháp, Tài chính, Giáo dục và Đào tạo, Thông tin và Truyền thông, Phó Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ, Phó Tổng giám đốc Đài Truyền hình Việt Nam, Phó Tổng giám đốc Đài Tiếng

nói Việt Nam, Phó Chủ tịch Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và Bí thư Trung ương đoàn Thanh niên Cộng sản Hồ Chí Minh tham gia Ủy viên; Cơ quan giúp việc là Văn phòng Ủy ban An toàn giao thông quốc gia. Tổ chức Ban An toàn giao thông gồm: Trưởng ban - Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; Phó Trưởng ban thường trực - Giám đốc Sở Giao thông vận tải; Phó Trưởng ban, Phó Giám đốc Công an; Ủy viên là lãnh đạo các Sở, Ban, ngành; cơ quan giúp việc là Văn phòng Ban An toàn giao thông cấp tỉnh.



Sơ đồ 2.1: Tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

2.4. Các điều kiện đảm bảo quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

2.4.1. Thể chế quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Thể chế QLNN về TTATGT đường bộ là tổng thể các quy định của nhà nước về tổ chức, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn, thẩm quyền của các cơ quan QLNN về TTATGT đường bộ, mối quan hệ giữa các cơ quan QLNN về

TTATGT đường bộ với nhau và với công dân, là hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật để thực hiện QLNN về TTATGT đường bộ. Thể chế QLNN về TTATGT đường bộ trong những năm qua ở Việt Nam còn nhiều tồn tại, bất cập, cụ thể như: Luật giao thông đường bộ ban hành từ năm 2008, đến nay đã phát sinh nhiều vấn đề bất cập, không còn phù hợp với thực tiễn phát triển kinh tế - xã hội, diễn biến của tình hình TTATGT đường bộ; nhiều vấn đề quản lý còn chồng chéo. Trong các Nghị quyết số 13/2002/NQ-CP ngày 19/11/2002, Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 và Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/6/2011 của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiềm chế TNGT và UTGT đã chỉ ra hai nguyên nhân chủ yếu dẫn tới TNGT gia tăng là ý thức của người tham gia giao thông quá kém và công tác QLNN còn nhiều thiếu sót, khuyết điểm, sự lãnh đạo, chỉ đạo của các cơ quan QLNN về TTATGT từ Trung ương đến địa phương chưa thật sự tập trung và chưa có trọng điểm, có lúc điều hành thiếu quyết liệt.

Tất cả những bất hợp lý trên khiến cho công tác QLNN về TTATGT của nước ta những năm qua gặp nhiều khó khăn, TNGT tăng, giảm không theo quy luật. Theo thống kê của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, tỷ lệ TNGT của Việt Nam đang là 14 người/100.000 dân (cao nhất trong số các nước Đông Nam Á), do vậy ngay từ bây giờ chúng ta phải có cách nhìn nhận mới về tổ chức thể chế QLNN về TTATGT, ứng dụng sáng kiến trong lĩnh vực này trên thế giới để chúng ta có thể giữ chỉ số TNGT bằng các nước trên thế giới là 4 - 5 người/100.000 dân.

Như vậy, việc hoàn thiện thể chế QLNN về TTATGT là một trong những điều kiện đảm bảo QLNN về TTATGT đường bộ; Chương trình tổng thể cải cách hành chính của Chính phủ đã đề cập phải tiếp xây dựng và hoàn thiện hệ thống thể chế về tổ chức và hoạt động của các cơ quan hành chính nhà nước; thể chế QLNN về TTATGT đường bộ phải có sự thay đổi và đi vào thực chất hơn và hướng tới hiệu quả của công tác bảo đảm TTATGT; xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật bảo đảm TTATGT đường bộ, đổi mới và nâng cao chất lượng công tác xây dựng pháp luật, trước hết là quy trình xây dựng, ban hành luật, nghị định, thông tư và văn bản quy phạm pháp luật của chính quyền địa phương nhằm

bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp, tính đồng bộ, cụ thể và khả thi của các văn bản quy phạm pháp luật.

2.4.2. Tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Tổ chức bộ máy QLNN về TTATGT đường bộ là điều kiện quan trọng nhằm thực hiện hiệu quả hoạt động QLNN về TTATGT đường bộ. Khi tổ chức bộ máy QLNN về TTATGT đường bộ gọn nhẹ, ít tầng nấc trung gian, sắp xếp hoàn thiện, khoa học, hợp lý và xác định rõ chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của từng đầu mối sẽ đảm bảo cho hoạt động QLNN về TTATGT đường bộ diễn ra có hệ thống, linh hoạt, hợp lý, hiệu quả, tránh tình trạng chồng chéo, bỏ sót nhiệm vụ và QLNN về TTATGT đường bộ.

Như đã phân tích ở mục 2.3, QLNN về TTATGT đường bộ, do Chính phủ thống nhất quản lý. Tuy nhiên, hiện nay QLNN về TTATGT đường bộ đang bị chia nhỏ và giao cho nhiều bộ, ngành cùng thực hiện và chịu trách nhiệm trước Chính phủ, nên trách nhiệm QLNN về TTATGT đường bộ đang được cho là trách nhiệm chung, nhiều nội dung không có bộ, ngành nào chịu trách nhiệm chính, nên đã xuất hiện tình trạng đùn đẩy, né tránh, cục bộ ngành và có tình trạng các bộ, ngành khi ban hành các quy định quản lý để thực hiện trách nhiệm của mình, thường chưa chú trọng đến nhiệm vụ cũng như tác động đến quản lý của các bộ, ngành khác, dẫn đến nhiều văn bản pháp luật còn chồng chéo, thiếu thống nhất, thiếu đồng bộ, vướng mắc phát sinh, đã ảnh hưởng trực tiếp đến kết quả của QLNN về TTATGT đường bộ.

2.4.3. Đội ngũ cán bộ, công chức thực hiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Đội ngũ cán bộ, công chức có vai trò quan trọng trong việc thực thi nhiệm vụ bảo đảm hiệu lực, hiệu quả hoạt động QLNN về TTATGT đường bộ.

Thông qua những hoạt động cụ thể của đội ngũ cán bộ, công chức mà hệ thống pháp luật của nhà nước được đưa vào QLNN về TTATGT đường bộ; hiệu quả QLNN về TTATGT đường bộ còn hạn chế, một phần quan trọng là do cán

bộ, công chức tham gia vào công việc đã hoặc không đảm bảo số lượng, cơ cấu không hợp lý, không đủ trình độ, năng lực thi hành công vụ, phẩm chất đạo đức, bản lĩnh chính trị, tính chuyên nghiệp không cao.

Trong Chương trình tổng thể cải cách hành chính nhà nước giai đoạn 2011 - 2020 của Chính phủ thì mục tiêu xây dựng, đào tạo đội ngũ cán bộ, công chức có đủ phẩm chất, năng lực và trình độ, kỷ luật kỷ cương, kỷ luật nghiêm minh, khen thưởng kịp thời, tận tụy phục vụ nhân dân là yêu cầu hết sức cần thiết trong thời kỳ hội nhập quốc tế.

2.4.4. Nguồn lực vật chất và công nghệ đảm bảo quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Để thực hiện QLNN về TTATGT đường bộ, thì các điều kiện đảm bảo về kinh phí hoạt động của tổ chức bộ máy, trang bị phương tiện thiết bị kỹ thuật, ứng dụng khoa học - công nghệ, là một trong những yếu tố quan trọng trực tiếp ảnh hưởng đến hiệu quả QLNN về TTATGT đường bộ.

Hoạt động công vụ của cán bộ, công chức không thể thực hiện được nếu thiếu các điều kiện đảm bảo, trang thiết bị làm việc; nguồn lực tài chính dồi dào còn là điều kiện để đảm bảo chính sách đãi ngộ đối với độ ngũ cán bộ, công chức và qua đó có tác dụng động viện khuyến khích cán bộ, công chức làm việc, hạn chế hành vi tiêu cực.

Ứng dụng những tiến bộ khoa học - công nghệ vào QLNN về TTATGT đường bộ như: xây dựng cơ sở dữ liệu đăng lý xe cơ giới, cơ sở dữ liệu theo dõi TNGT, cơ sở dữ liệu XLVP hành chính về TTATGT, cơ sở dữ liệu về đăng kiểm xe cơ giới, hệ thống camera giám sát, xử lý vi phạm TTATGT; trang bị các phương tiện thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ hiện đại phát hiện vi phạm giao thông, điều tra giải quyết TNGT, ứng dụng tiến bộ khoa học vào tổ chức giao thông, hệ thống giám sát hành trình, v.v... đảm bảo công khai, minh bạch, khoa học, chính xác trong quá trình thực hiện các nhiệm vụ quản lý, làm cơ sở pháp lý, khoa học phục vụ xử phạt vi phạm hành chính, điều tra, giải quyết TNGT, đấu tranh phòng chống tội phạm trên tuyến giao thông, cải cách các thủ tục hành chính, v.v...

2.5. Kinh nghiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở một số nước và những giá trị tham khảo đối với Việt Nam

2.5.1. Kinh nghiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của một số nước

2.5.1.1. Nhật Bản

Từ năm 1951 đến năm 1970, tại Nhật Bản, TNGT gia tăng tương tự Việt Nam những năm trước 2002. Đến năm 1970, Chính phủ Nhật bản nhận ra tính nghiêm trọng của vấn đề này và thực hiện kiên quyết nhiều giải pháp ATGT. Từ năm 1970 đến 1978 đã giảm được cả số vụ và số người chết do TNGT. Tuy nhiên, từ 1981 số vụ TNGT lại tiếp tục tăng nhanh (do số phương tiện tham gia giao thông tăng). Tuy nhiên, Nhật Bản đã thành công khi giảm được số người chết do TNGT xuống còn khoảng 50% so với năm 1970. Đây là cơ sở để chúng ta tính toán mục tiêu đến năm 2020.

Số thống kê năm 2007 về TNGT tại quốc gia này cho thấy số người chết do TNGT trong vòng 24h (kể từ khi xảy ra tai nạn): 5.744 (giảm 9,6% so với 2006); số người chết do TNGT trong vòng 30 ngày (kể từ khi xảy ra tai nạn): 6.639 (giảm 8,7% so với 2006) và năm 2015, số người chết chỉ còn 40.000 người trên đất nước 140 triệu dân.

Việc giảm được số người chết như vậy là do đã tăng cường công tác cấp cứu tai nạn tại các cơ sở y tế; giảm "say xỉn" khi lái xe và giảm chạy xe quá tốc độ cho phép. Nguyên nhân của thành công đó là do Nhật đã thực hiện kiên quyết việc cưỡng chế ATGT, quy định bắt buộc phải thắt dây an toàn (đối với xe ô tô) và đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông (đối với xe mô tô). Hơn nữa, Nhật cũng đầu tư mạnh vào việc bố trí hệ thống thông tin khi có TNGT, các trạm cấp cứu dọc đường giao thông và nâng cao năng lực cấp cứu nạn nhân của các bệnh viện. Đó chính là những bài học kinh nghiệm mà Việt Nam chúng ta cần học trong hoạch định chiến lược. Cảnh sát Nhật Bản được giao nhiệm vụ sát hạch, cấp GPLX và quản lý lái xe sau đào tạo, cấp GPLX; tập huấn cho lái xe hàng năm.

2.5.1.2. Trung Quốc

Giải quyết "điểm đen" là biện pháp trọng điểm, dựa trên thống kê TNGT để nghiên cứu tìm quy luật gây tai nạn và đề ra biện pháp khắc phục. Năm 2002, Trung Quốc đã tổng hợp được 11.000 vụ TNGT và đã tập trung các biện pháp giải quyết được 1/3 số "điểm đen" trên. Như tăng cường biển báo, hạn chế tốc

độ, tổ chức giao thông, cải tạo kết cấu HTGT, có 11 tỉnh giảm được TNGT do có nhiều cố gắng khắc phục "điểm đen".

Cưỡng chế vi phạm, tập trung xử lý nghiêm các hành vi vi phạm chủ yếu là say rượu, không bằng lái, quá tốc độ, chở quá tải, quá số người quy định, đỗ dừng xe trái phép làm cản trở giao thông, điều khiển mô tô không đội mũ bảo hiểm.

Phát động tuyên truyền sâu rộng về ATGT như tuyên truyền thường xuyên, tăng kinh phí tuyên truyền, tăng cường phối hợp chặt chẽ với các ngành liên quan.

Phối hợp với Bộ Y tế làm các trạm cấp cứu TNGT trên các tuyến đường chính.

Phân tích những vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng để tìm những khâu bất hợp lý trong quản lý, từ đó đề ra các biện pháp mới có hiệu quả hơn như quy định lái xe khách không được lái xe liên tục quá 3 giờ, 1 ngày không được lái xe quá 8 giờ, đường bộ dưới cấp 3 không được lái xe khách ban đêm, v.v...

Tăng cường chỉ đạo giảm TNGT tại những khu vực trọng điểm.

Bộ Công an làm nhiệm vụ sát hạch, cấp GPLX cho công dân và quản lý lái xe sau đào tạo, cấp GPLX.

2.5.1.3. Singapo

Về kết cấu hạ tầng và công tác tổ chức giao thông: kết cấu HTGT đường bộ khá hoàn thiện, chủ yếu là đường đô thị. Các trục chính vào trung tâm thành phố rộng, với nhiều làn xe và có giải phân cách cứng ở giữa. Các tuyến phố hẹp hơn thì được phân luồng thành đường một chiều là chủ yếu. Các giao cắt được giải quyết khác với mức cầu vượt 2 hoặc 3 tầng cho các phương tiện và người đi bộ thì đi bằng đường hầm hoặc cầu vượt; trên các tuyến đường cao tốc đều có rào sắt, không có nhà 2 bên đường và chỉ mở một số vị trí cho các phương tiện ở đường gom vào tuyến.

Hệ thống báo hiệu của Singapo rất rõ ràng, chủ yếu là báo hiệu bằng các vạch sơn phản quang trên mặt đường (sơn bằng mũi tên, chỉ hướng tại giao cắt, vạch sơn vàng rích rắc bên vỉa hè báo hiệu các phương tiện cấm đỗ, cấm dừng, bó vỉa hè đều sơn trắng đen, v.v...). Trên tuyến rất ít biển báo hiệu chủ yếu là các biển báo chỉ dẫn (hình chữ nhật nền xanh chữ trắng). Tại Singapo có hệ thống tàu điện ngầm hoạt động ở khu trung tâm không có đường sắt.

Tại các nút giao thông cùng mức họ đều đặt đèn tín hiệu để điều khiển giao thông từ trung tâm chỉ huy điều khiển giao thông của các cảnh sát, các hoạt

động giao thông bằng các camera quan sát (phát hiện vi phạm, tai nạn, ùn tắc). Ngoài ra Singapo còn lắp đặt một số camera giả ở một số nút giao thông nhằm cảnh báo là có sự giám sát ở mọi nơi.

Trên các tuyến có xác định vị trí người đi bộ được qua đường họ lắp đèn tín hiệu giành cho người đi bộ. Người đi bộ khi cần qua đường ấn nút đèn thì tín hiệu tuyến chính sẽ đèn đỏ, các phương tiện dừng lại nhường đường.

Về phương tiện GTĐB: phương tiện tham gia giao thông chủ yếu là xe ô tô, số xe mô tô, xe gắn máy chiếm tỷ lệ rất thấp, đặc biệt rất ít người đi bộ và chủ yếu là khách du lịch. Tất cả xe ô tô hệ thống lái bố trí ở bên phải (tay lái nghịch). Việc đăng ký xe rất đơn giản và do các đại lý bán xe trực tiếp đi đăng ký tại cơ quan, người dân chỉ nộp tiền mua xe với đại lý và chờ được giao xe, giấy đăng ký xe. Biển số xe gồm 3 chữ cái và các chữ số thứ tự đăng ký (từ 1 đến 4 chữ số bắt đầu từ số 1 đến 9999), về màu sắc biển số: Biển nền đen chữ số màu trắng là biển thông dụng dùng chung cho các xe cơ quan nhà nước, doanh nghiệp, tư nhân; biển xe taxi, xe vận tải hành khách nền màu trắng chữ số màu đen hoặc nền màu vàng chữ số màu đen. Đặc biệt có loại xe biển màu đỏ, chữ màu trắng được lưu thông trên đường vào ngày thứ bảy và chủ nhật.

Về ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT của người dân rất tốt, người ngồi trên xe ô tô đều thắt dây an toàn, đội mũ bảo hiểm (đối với người lái xe mô tô), đi đúng phần đường, làn đường, duy trì khoảng cách các xe.

Về hoạt động của CSGT: do kết cấu HTGT tốt và áp dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật trong tổ chức giao thông nên đã hạn chế sự có mặt của CSGT trên đường. CSGT được giao nhiệm vụ sát hạch, cấp GPLX cho công dân và quản lý lái xe sau đào tạo, cấp GPLX.

2.5.1.4. Hàn Quốc

Dân số Hàn Quốc hiện nay khoảng 50 triệu người, riêng thủ đô Seoul khoảng 10 triệu người, khoảng 130 ngàn người Việt Nam đang sinh sống, học tập và làm việc tại Hàn Quốc. Là đất nước có thu nhập cao so với các nước trong khu vực (khoảng 20.000 USD/người/năm);

Về số lượng phương tiện GTĐB khoảng 20 triệu xe trong đó ô tô chiếm

66-68%. Mô tô 2-3 bánh chiếm 10%, xe bus loại lớn và vừa chiếm 6%, xe tải nặng chiếm 17%, v.v...

Về TNGT hàng năm trên 5.000 người chết, từ năm 1972 đến nay TNGT giảm từ 14 nghìn người xuống còn 5.000 nghìn người.

Về hệ thống giao thông của Hàn Quốc: gồm đường bộ, đường sắt, đường tàu điện ngầm, đường thủy và đường hàng không. Có 3.790 km đường cao tốc với mỗi bên từ 5 - 6 làn xe, tần suất 1,2 triệu phương tiện/ngày - đêm, có bố trí trung tâm quản lý đường cao tốc với hệ thống camera giám sát kết nối với trung tâm bởi 108 màn hình để theo dõi. Các ngành có liên quan như CSGT, GTVT, y tế, thông tin, hạ tầng, v.v... đều có mặt để theo dõi và khai thác tiện ích của hệ thống này.

Về cưỡng chế vi phạm giao thông và sát hạch cấp GPLX do lực lương Cảnh sát đảm nhiệm, việc đào tạo lái xe được thực hiện rất kỹ, người học phải ăn, ở tập trung và do các trung tâm đảm nhiệm, tại trung tâm có bố trí mô hình lái xe điện tử, các loại sa hình kể cả đèo dốc và nước chảy.

QLNN về GTVT, Chính phủ giao cho một bộ Đất đai, cơ sở hạ tầng và GTVT thống nhất quản lý.

Ngoài ra các nước khác như Mỹ, liên bang Nga và các nước Bắc Âu cũng đều giao cho lực lượng CSGT làm nhiệm vụ sát hạch, cấp GPLX cho công dân.

2.5.2. Những giá trị tham khảo đối với Việt Nam

Từ những kinh nghiệm của một số nước ở trên, chúng tôi nhận thấy để vận dụng vào QLNN về TTATGT đường bộ hiện nay ở Việt Nam cần thực hiện những vấn đề sau:

Thứ nhất, xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về TNGT, từ đó nghiên cứu và tìm ra các giải pháp khả thi để khắc phục và có biện pháp trong QLNN về TTATGT.

Thứ hai, giải quyết từng bước và đi đến không còn một "điểm đen" nào trên các tuyến đường bộ bằng cách tăng cường hệ thống biển báo, tổ chức lại giao thông, hạn chế tối đa các điểm giao cắt đồng mức, phân làn giành riêng cho xe mô tô, xe máy điện và các xe thô sơ với xe ô tô, cải tạo kết cấu HTGT, xây dựng các gờ giảm tốc nhằm hạn chế tốc độ khi qua các vị trí này.

Thứ ba, kiểm tra, thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm TTATGT đường bộ, ngành Công an cần tăng cường kiểm tra, kiểm soát các hành vi của các lái xe; đề xuất tăng hình thức phạt đối với các hành vi cố ý vi phạm luật. Thực hiện kiên quyết việc cưỡng chế vi phạm ATGT, tập trung xử lý nghiêm các hành vi vi phạm chủ yếu là sử dụng rượu, bia; không có GPLX, chạy quá tốc độ cho phép và lái xe lạng lách đánh võng khi điều khiển phương tiện. Ngoài ra, cần phối hợp với các ngành có liên quan và ứng dụng công nghệ thông tin để quản lý các phương tiện GTĐB, trên cơ sở lắp đặt hệ thống camera tại các tuyến đường trọng yếu và căn cứ những hình ảnh đó để xử phạt nghiêm các trường hợp vi phạm.

Thứ tư, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục, hướng dẫn pháp luật về TTATGT đường bộ, xây dựng các chương trình tuyên truyền lĩnh vực ATGT một cách sâu rộng, đi vào lòng người với nhiều hình thức, đồng thời tăng cường mối liên kết chặt chẽ giữa các ngành liên quan.

Thứ năm, xây dựng, bố trí hệ thống thông tin khi có TNGT, xây dựng các trạm cấp cứu TNGT, trạm dừng nghỉ trên các tuyến đường chính (cao tốc, quốc lộ, tỉnh lộ), nâng cao năng lực sơ cứu nạn nhân tại chỗ và cấp cứu tại các bệnh viện.

Thứ sáu, cần giao cho lực lượng CSGT làm nhiệm vụ sát hạch, cấp GPLX và quản lý lái xe sau đào tạo và cấp GPLX, khắc phục tình trạng vừa ban hành quy chế đào tạo lái xe vừa sát hạch, cấp GPLX và buông lỏng quản lý như hiện nay.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Chương 2, luận án đã xây dựng cơ sở lý luận và pháp lý của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ thông qua việc phân tích, làm rõ các khái niệm có liên quan đến chủ đề nghiên cứu. Đồng thời, luận án rút ra khái niệm: *"Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là toàn bộ hoạt động có tổ chức, có định hướng, mang tính quyền lực của nhà nước trong quá trình quản lý, điều hành và tổ chức thực hiện các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thiết lập, duy trì trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xây dựng văn hóa giao thông, bảo đảm giao thông đường bộ thông suốt, an toàn nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế, văn hóa - xã hội, quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế"*.

Trên cơ sở khái niệm này, luận án phân tích chỉ rõ các đặc điểm của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; phân tích xác định nội dung, vai trò, nguyên tắc và các điều kiện đảm bảo của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Bên cạnh đó, để bảo đảm cơ sở khoa học của hệ thống lý thuyết quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, luận án đã nghiên cứu kinh nghiệm thực tiễn quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của một số nước trên thế giới có những đặc điểm tương đồng với Việt Nam; từ đó lược thuật, rút ra những bài học kinh nghiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Những nội dung và kết quả nghiên cứu ở Chương 2 chính là nền tảng lý thuyết quan trọng, có vai trò công cụ cho việc luận án triển khai đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay tại Chương 3.

Chương 3
THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM

3.1. Đặc điểm, tình hình giao thông đường bộ

3.1.1. Đặc điểm

Hoạt động GTĐB được cấu thành bởi 3 yếu tố, là: kết cấu HTGT đường bộ, người tham gia GTĐB và phương tiện GTĐB, ngoài ra còn yếu tố môi trường cũng có tác động đến hoạt động GTĐB.

Kết cấu HTGT đường bộ gồm công trình đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và các công trình phụ trợ khác trên đường bộ phục vụ giao thông và hành lang an toàn đường bộ.

Công trình đường bộ, gồm đường bộ, nơi dừng xe, đỗ xe trên đường bộ, đèn tín hiệu, biển báo hiệu, vạch kẻ đường, cọc tiêu, rào chắn, đảo giao thông, dải phân cách, cột cây số, tường, kè, hệ thống thoát nước, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí và các công trình, thiết bị phụ trợ đường bộ khác.

Phương tiện tham gia GTĐB, gồm phương tiện giao thông đường bộ và xe máy chuyên dùng.

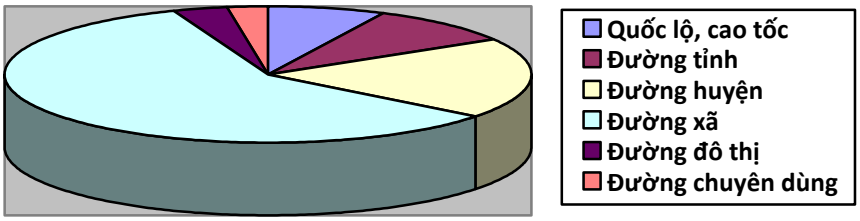
Phương tiện GTĐB, gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ. *Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ* (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự. *Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ* (sau đây gọi là xe thô sơ) gồm xe đạp (kể cả xe đạp máy), xe xích lô, xe lăn dùng cho người khuyết tật, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự.

Xe máy chuyên dùng, gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh có tham gia giao thông đường bộ.

Người tham gia giao thông gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật; người đi bộ trên

đường bộ. Trong đó, *người điều khiển phương tiện* gồm người điều khiển xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ. [56, tr1,2].

Đường bộ, mạng lưới đường bộ nước ta hiện có trên 258.200 km, trong đó, quốc lộ và cao tốc (104 tuyến quốc lộ, 6 tuyến cao tốc) 18.744 km, chiếm 7,26%; đường tỉnh 23.520 km, chiếm 9,11%; đường huyện 49.823 km, chiếm 19,30%; đường xã 151.187 km, chiếm 58,55%; đường đô thị 8.492 km, chiếm 3,29% và đường chuyên dùng 6.434 km, chiếm 2,49%. Về tiêu chuẩn kỹ thuật: đường có tiêu chuẩn kỹ thuật cao (cao tốc, cấp I, cấp II) chiếm tỷ trọng rất thấp chỉ đạt 7,51%; tỷ lệ đường đạt tiêu chuẩn kỹ thuật cấp III, cấp IV chiếm 77,73%; còn lại đường có tiêu chuẩn kỹ thuật thấp (cấp V, cấp VI) chiếm tỷ lệ là 14,77%. (xem biểu biểu đồ 3.1).



Biểu đồ 3.1: Mạng lưới đường bộ Việt Nam

(Nguồn Bộ Giao thông vận tải: Báo cáo điều chỉnh Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030)

Trong 9 năm qua (từ năm 2007 đến năm 2015), hệ thống GTĐB đã hoàn thành nâng cấp, cải tạo được gần 14.000 km quốc lộ; đã đầu tư xây dựng trên 600 km đường bộ cao tốc: Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Nội Bài - Lào Cai, thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, Pháp Vân - Cầu Giẽ - Ninh Bình; đang xây dựng các tuyến cao tốc: Bến Lức - Long Thành, Đà Nẵng - Quảng Ngãi, Dầu Giây - Phan Thiết...[8].

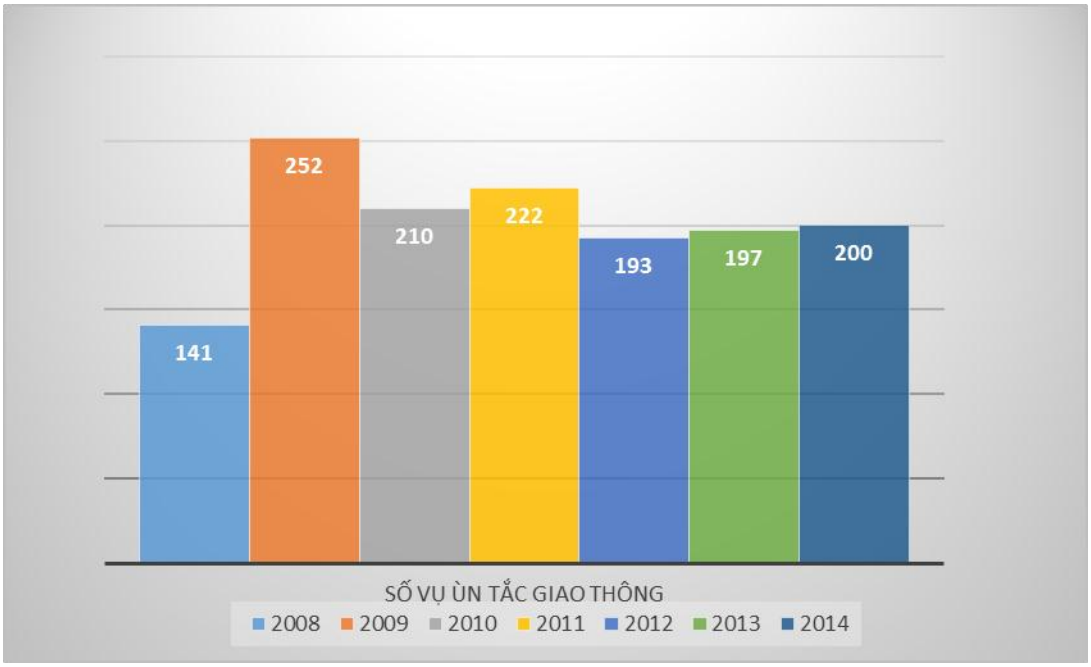
Song mạng lưới đường bộ còn nhiều tồn tại như nhiều tuyến nhỏ, hẹp, xuống cấp, chưa được cải tạo, xây dựng mới, hệ thống tín hiệu, báo hiệu giao

thông chưa đầy đủ; tình trạng chiếm dụng vỉa hè, lòng đường để kinh doanh, buôn bán, v.v... còn diễn ra khá phổ biến, gây cản trở hoạt động giao thông, tiềm ẩn dẫn đến TNGT. Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ gia tăng nhanh chóng đã tạo sự mất cân đối với sự phát triển chậm của kết cấu hạ tầng, gây nên tình trạng phức tạp về hoạt động giao thông.

Phương tiện giao thông đường bộ, cùng với sự phát triển kinh tế - xã hội, số lượng phương tiện cơ giới đường bộ ở nước ta tăng nhanh trong thời gian qua; tính đến hết năm 2015, số lượng xe ô tô đã đăng ký khoảng 2.932.080 chiếc, số lượng mô tô, xe gắn máy đã đăng ký khoảng 47.760.845 chiếc; ngoài ra còn một số lượng không nhỏ xe ô tô, mô tô, xe gắn máy do Bộ quốc phòng đăng ký, quản lý; các loại phương tiện thô sơ, xe ba bánh, xe công nông, xe máy chuyên dùng, xe máy điện, v.v...; chất lượng phương tiện cơ giới đường bộ những năm gần đây được cải thiện đáng kể (xem phụ lục 1).

3.1.2. Tình hình ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông và vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

*Tình hình ùn tắc giao thông***,** theo thống kê của Cục Cảnh sát giao thông, từ năm 2007 đến hết năm 2015, cả nước đã xảy ra 1.548 vụ ùn tắc giao thông (UTGT) kéo dài, năm 2008: 141 vụ, năm 2009: 252 vụ, 2010: 210 vụ, năm 2011: 222 vụ, năm 2012: 193 vụ, năm 2013: 197 vụ, năm 2014: 200 vụ, năm 2015: 133 vụ. Nguyên nhân chủ yếu do tổ chức giao thông còn chưa hợp lý; phương tiện giao thông tăng nhanh; ý thức của người tham gia giao thông chưa cao (khi xảy ra sự cố thường cố tình chen lấn bất chấp các quy định về chiều đường, làn đường làm cho tình trạng ùn tắc càng phức tạp thêm); nhiều đoạn đường vừa sử dụng vừa thi công nâng cấp; trong đô thị lớn chủ yếu do lưu lượng phương tiện quá lớn, hạ tầng không đáp ứng đủ; các tuyến phố trong đô thị hẹp lại ngắn, giao cắt liên tục, hầu hết giao cắt đồng mức (xem biểu đồ 3.2).



Biểu đồ 3.2: Tình hình ùn tắc giao thông đường bộ

(Nguồn: Cục Cảnh sát giao thông)

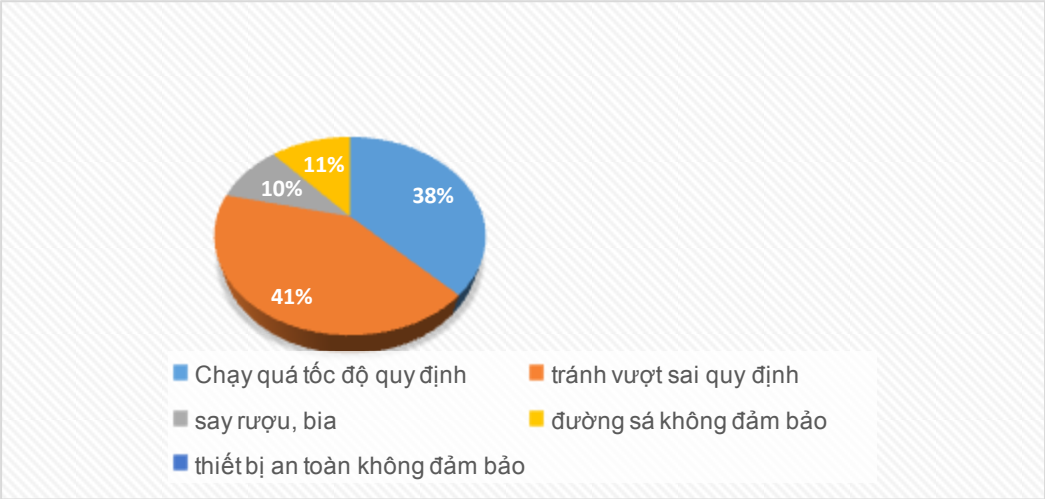
Thời gian gần đây, thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh tiếp tục triển khai đồng bộ nhiều giải pháp kiềm chế UTGT, như: cấm một số loại phương tiện hoạt động trên một số tuyến phố trong giờ cao điểm; cấm đỗ xe trên một số tuyến phố; phân làn, phân tuyến; đưa vào sử dụng một số cầu vượt nhẹ tại các nút thường xuyên UTGT và huy động các lực lượng khác phối hợp với lực lượng CSGT điều khiển giao thông tại các nút giao thông trọng điểm vào giờ cao điểm. Hiện nay, thành phố Hà Nội chỉ còn 57 điểm nút thường xuyên xảy ra UTGT, đã giải quyết giảm 46% điểm ùn tắc so với cuối năm 2012 (124 điểm), tình trạng UTGT đang có chiều hướng chuyển biến tích cực. Tình trạng UTGT ở Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh và trên một số tuyến giao thông huyết mạch, nhất là giờ cao điểm chủ yếu do ý thức chấp hành của người tham gia giao thông còn kém như: đi không đúng phần đường, làn đường, chen lấn, đậu đỗ xe tuỳ tiện không đúng quy định, lấn chiếm lòng đường, vỉa hè. Mặt khác, do yếu kém trong việc quản lý đô thị, hạ tầng. Trong nội đô được quy hoạch xây dựng đã lâu, tuy được nâng cấp nhưng vẫn bất cập so với sự gia tăng dân số và phương tiện giao thông; vận tải công cộng còn yếu kém; công tác tổ chức, điều hành GTĐB, giao thông đô thị còn nhiều bất hợp lý;

việc giải quyết lấn chiếm vỉa hè, đường phố và hành lang an toàn giao thông đạt kết quả thấp.

Tình hình tai nạn giao thông đường bộ, để thực hiện Nghị quyết số 32/NQ-CP, Nghị quyết số 88/NQ-CP của Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm TTATGT và Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng 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 UTGT, nên TNGT đường bộ đã được kiềm chế và có chiều hướng giảm, nhưng chưa bền vững trên cả ba tiêu chí về số vụ, số người chết và số người bị thương. Theo thống kê của Cục Cảnh sát giao thông, từ năm 2007 đến hết năm 2015, cả nước xảy ra 105.229 vụ TNGT, làm chết 93.573 người và bị thương 74.227 người; ngoài ra còn xảy ra trên 300 nghìn vụ va chạm giao thông. Trong đó, đã xảy ra 977 vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng, làm chết 2.987 người, bị thương 3.096 người (xem phụ lục 2, 3).

Về tỷ lệ TNGT trên 10.000 phương tiện: Số lượng phương tiện những năm qua tăng nhanh chóng; năm 2015 đã tăng gấp 2 lần so với năm 2007. Trong khi đó, số vụ TNGT, số người chết và số người bị thương cũng đã và đang giảm, dẫn tới tỷ lệ TNGT trên 10.000 phương tiện đã và đang có chiều hướng giảm. Tuy nhiên, số người chết trên 10.000 phương tiện vẫn còn ở mức cao là 1,9 năm 2014. (xem phụ lục 4).

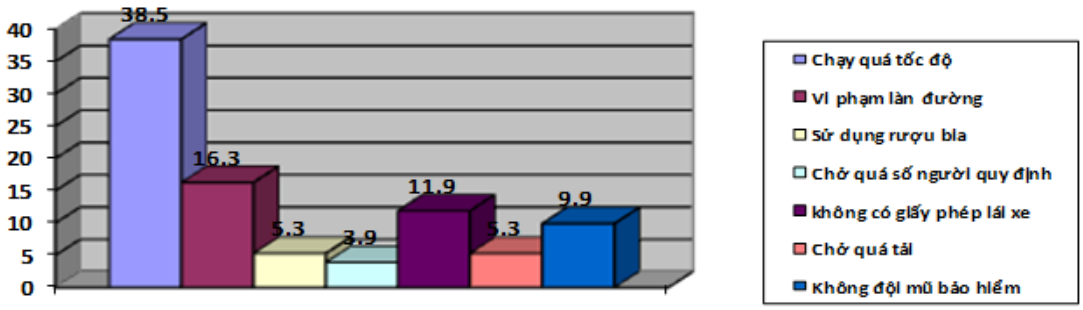
Đi sâu phân tích nguyên nhân TNGT, hầu hết các vụ TNGT đường bộ ở nước ta đều được xác định là do lỗi của người tham gia giao thông. Trong đó, có 15% chạy quá tốc độ quy định; 26,6% đi không đúng phần đường, làn đường; 16,4% tránh vượt sai quy định; 4,3% say rượu bia khi điều khiển phương tiện, đường sá không đảm bảo 3,9%, thiết bị an toàn không đảm bảo 4,6%, v.v...; xảy ra 31,2% trên quốc lộ; 18,4% trên tỉnh lộ; 0,9% trên đường cao tốc; 22,3% do lái xe ô tô; 69,4% do lái xe mô tô (xem biểu đồ 3.3).



Biểu đồ 3.3: Nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông

(Nguồn: Cục Cảnh sát giao thông)

Vi phạm của người tham gia giao thông, những năm qua nhờ tích cực thực hiện những biện pháp bảo đảm TTATGT, nhất là biện pháp tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật TTATGT và cưỡng chế thi hành pháp luật TTATGT nên nhận thức và ý thức của người người tham gia giao thông đã có chuyển biến tích cực hơn so với trước đây. Tuy nhiên, tình hình vi phạm TTATGT đường bộ của người tham gia giao thông vẫn còn mang tính phổ biến, nhất là tính tự giác còn kém, còn tùy tiện khi điều khiển phương tiện, vi phạm quy tắc giao thông khi không có lực lượng CSGT giám sát. Phân tích 7.102.156 trường hợp vi phạm do CSGT xử phạt: vi phạm chạy quá tốc độ quy định (38,5%); tránh vượt không đúng quy định, vi phạm phần đường, làn đường (16,3%); vi phạm quy định về nồng độ cồn (5,3%); chở quá số người quy định (3,9%); không có GPLX (11,9%); chở quá tải (5,3%); không đội mũ bảo hiểm, đội mũ bảo hiểm không cài quai đúng quy cách (9,9%), v.v... Đây là những nguyên nhân trực tiếp gây ra TNGT hoặc làm tăng mức độ nghiêm trọng khi xảy ra TNGT (xem biểu đồ 3.4).



Biểu đồ 3.4: Hành vi vi phạm của người tham gia giao thông

(Nguồn: Cục Cảnh sát giao thông)

Hành vi vi phạm rõ nhất, dễ nhận thấy và rất đáng phê phán là khi có ùn ứ giao thông xảy ra trên tuyến hoặc tại đô thị, người tham gia giao thông bất chấp các quy định về TTATGT, không tự giác chấp hành về phần đường, làn đường, thậm chí cả hiệu lệnh điều khiển của người thi hành công vụ mà lưu thông theo kiểu "dòng nước chảy" mạnh ai nấy đi, chen lấn, quay ngang, quay dọc, đi trên vỉa hè, v.v... làm cho tình hình UTGT càng thêm trầm trọng. Điều đó cho thấy ý thức tự giác chấp hành các quy định về TTATGT của người tham gia giao thông hiện còn kém, chưa có khái niệm về thực hiện văn hóa giao thông.

Tình trạng vi phạm hành lang ATGT, tình trạng vi phạm hành lang ATGT vẫn diễn ra nghiêm trọng ở nhiều nơi. Các vi phạm chủ yếu: lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường trái phép để buôn bán hoặc làm nơi trông giữ xe, vi phạm hành lang bảo vệ đường bộ, tập kết vật liệu xây dựng, phơi lúa, rơm rạ trên mặt đường; dừng, đỗ phương tiện giao thông trên lòng đường.

Tình trạng tụ tập điều khiển phương tiện chạy lạng lách đánh võng, đua xe trái phép, những năm qua, tình trạng điều khiển mô tô lạng lách, đánh võng diễn ra nhiều tại một số đô thị lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Long An, v.v... Riêng năm 2013, Hà Nội đã xảy ra 01 vụ tụ tập, có dấu hiệu đua xe trái phép, đã bắt giữ 12 đối tượng; Bình Dương bắt giữ 27 đối tượng; CSGT Công an thành phố Hồ Chí Minh đã tạm giữ 803 xe mô tô để xử lý; chuyển hồ sơ vi phạm của 326 trường hợp về Công an các quận, huyện nơi đối tượng cư trú để kiểm điểm, giáo dục và quản lý; Công an thành phố đã bắt

giữ và xử lý 16 trường hợp điều khiển xe ô tô chạy tốc độ cao, lạng lách, đánh võng qua các tuyến phố gây mất TTATGT, trật tự công cộng. Tại Bà Rịa - Vũng Tàu, đêm 01 rạng ngày 02/9/2013 trên các tuyến Thùy Vân - Hạ Long có khoảng 300-500 xe tụ tập, lạng lách, đánh võng; Công an tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu tạm giữ 350 xe mô tô để xử lý. Tại Long An, ngày 12/6/2013 Công an thành phố Tân An đã bắt và khởi tố 6 thanh niên đua xe trái phép trên đường Trần Văn Nam ở phường 3, thành phố Tân An làm 2 người chết tại chỗ.

3.2. Thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam từ năm 2007 đến nay

3.2.1. Xây dựng quy hoạch, kế hoạch về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Công tác xây dựng quy hoạch, kế hoạch về bảo đảm TTATGT đường bộ được Chính phủ, các bộ, ngành, địa phương chú trọng thực hiện, khắc phục một bước tính tự phát, phân tán, manh mún. Các quy hoạch giao thông đã gắn với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, của từng khu vực vùng miền và có tính đến yếu tố kết nối giữa các loại hình giao thông.

Từ năm 2007 đến nay, Chính phủ đã ban hành 03 nghị quyết chuyên đề về công tác bảo đảm TTATGT: Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 về một số giải pháp cấp bách nhằm kiềm chế TNGT và UTGT; Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/8/2011 về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm TTATGT; Nghị quyết số 30/2013/NQ-CP ngày 01/3/2013 ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng 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 UTGT".

Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1586/QĐ-TTg ngày 24/10/2012 phê duyệt Chiến lược quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030. Mục tiêu tổng quát nhằm thiết lập và duy trì trật tự xã hội trong lĩnh vực GTVT nhằm bảo đảm an toàn cho người, phương tiện khi tham gia giao thông; bảo đảm hệ thống GTVT hoạt động thông suốt

phục vụ mục đích phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng an ninh, hội nhập sâu rộng kinh tế quốc tế.

Với mục tiêu phát triển, bảo vệ kết cấu HTGT đồng bộ, hợp lý; kết hợp phát triển từng bước vững chắc với những bước đột phá và hiện đại tạo nên mạng lưới hoàn chỉnh, liên hoàn, liên kết giữa các phương thức vận tải giữa các vùng lãnh thổ, giữa đô thị và nông thôn trên phạm vi toàn quốc, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 phê duyệt quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quyết định số 1502/QĐ-TTg ngày 11/10/2012 phê duyệt Quy hoạch tổng thể Trạm kiểm tra tải trọng xe trên đường bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Trên cơ sở các nghị quyết, chiến lược, quy hoạch được Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, các bộ, ngành, địa phương nhất là Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an xây dựng các kế hoạch triển khai thực hiện.

Tình hình TTATGT, nhất là từ khi triển khai thực hiện Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP, Nghị quyết số 88/2011/NĐ-CP của Chính phủ, Chỉ thị số 18/2012/CT-TW của Ban Bí thư Trung ương Đảng đã đạt được những kết quả đáng khích lệ. Các tỉnh, thành đã thường xuyên quan tâm, tập trung chỉ đạo và tạo điều kiện về phương tiện, vật chất cho việc triển khai thực hiện các chủ trương, biện pháp đảm bảo TTATGT, đặc biệt là vào các dịp lễ, tết, các ngày lễ hội đầu năm, các sự kiện chính trị lớn của đất nước, địa phương; huy động cả hệ thống chính trị tham gia công tác đảm bảo TTATGT. Các ban, ngành chức năng đã có nhiều hoạt động đảm bảo TTATGT, triển khai nhiều giải pháp, đẩy mạnh tuyên truyền, tiến hành xây dựng, cải tạo, nâng cấp các tuyến đường; phòng, chống UTGT; phát hiện, xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm luật giao thông, điều tra xử lý nghiêm tội phạm vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện GTĐB. Do đó, tình hình TTATGT có nhiều chuyển biến tích cực và dần đi vào nề nếp. Trên một số tuyến giao thông đã dần hình thành nét "Văn hóa khi tham gia giao

thông", người tham gia giao thông đã ý thức được trách nhiệm với bản thân, cộng đồng. TNGT đã được kiềm chế, UTGT kéo dài và đua xe trái phép không xảy ra.

Tuy nhiên, việc nghiên cứu xây dựng các quy hoạch, chiến lược, nhiều giải pháp chưa có tính dài hơi, thường phải thay đổi, điều chỉnh, đã dẫn đến hiệu quả triển khai thực hiện còn hạn chế.

3.2.2. Xây dựng và hoàn thiện pháp luật giao thông đường bộ và các lĩnh vực khác của pháp luật có liên quan; phân công trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Từ khi giành được chính quyền về tay nhân dân với dấu mốc tuyên ngôn độc lập ngày 02/9/1945, Nhà nước ta đã ban hành hàng loạt văn bản pháp luật mang tính chất tạm thời, chưa thể đáp ứng đầy đủ tình hình TTATGT đường bộ nước ta, gồm những văn bản sau đây: Nghị định số 348/NĐLB ngày 05/12/1955 của liên Bộ Giao thông và Bưu điện, Bộ Công an ban hành kèm theo quy tắc giao thông. Nghị định số 09/NĐLB ngày 07/3/1956 của liên Bộ Giao thông và Bưu điện, Bộ Công an ban hành Thể lệ tạm thời về vận tải; Thông tư số 915/C17-P5 ngày 10/11/1968 về việc tăng cường biện pháp bảo đảm GTVT và TTATGT thời chiến. Sau ngày 30/4/1975, Quyết định số 1329/QĐ ngày 03/6/1975 ban hành quy tắc bảo đảm ATGT khi thi công trên đường ô tô; Quyết định số 176/QĐLB ngày 09/12/1989 liên Bộ Giao thông vận tải và Bộ Nội vụ (nay là Bộ Công an) ban hành điều lệ TTATGT đường bộ; Chỉ thị số 317/TTg ngày 26/5/1995 về tăng cường công tác quản lý TTATGT đường bộ và TTATGT đô thị; Nghị định số 36/NĐ-CP ngày 29/5/1995 của Chính phủ về bảo đảm TTATGT đường bộ và TTATGT đô thị và Điều lệ TTATGT; Nghị định số 75/1998/NĐ-CP ngày 26/9/1998 về việc sửa đổi, bổ sung Điều lệ TTATGT đường bộ và TTATGT đô thị ban hành kèm theo Nghị định số 36/NĐ-CP; Chỉ thị 08/2001/CT-TTg ngày 27/4/2001 của Thủ tướng Chính phủ về việc tập trung thực hiện một số biện pháp nhằm hạn chế TNGT đường bộ và khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông.[5].

Nhìn chung các văn bản ban hành trong thời kỳ này chỉ mang tính chất tạm thời, chưa thể đáp ứng được yêu cầu đòi hỏi của thực tiễn, do tình hình chiến tranh và trình độ lập pháp lúc đó còn nhiều hạn chế.

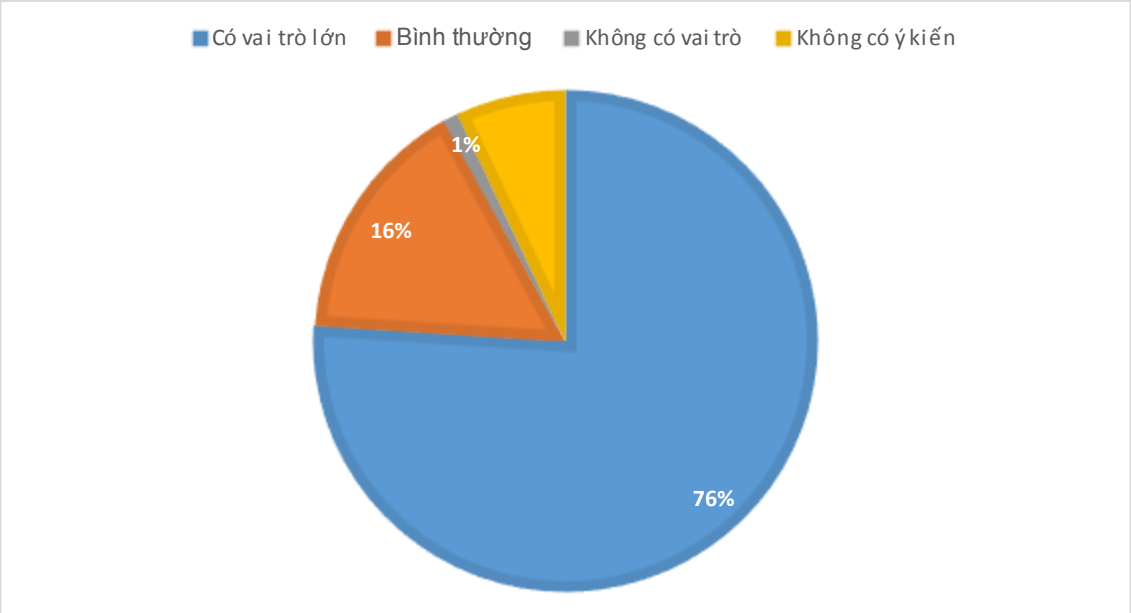
Từ năm 2001 đến nay, việc ban hành sửa đổi, bổ sung hoàn chỉnh hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đã được coi trọng, tạo cơ sở pháp lý cho việc thực hiện. Quốc hội đã 2 lần ban hành Luật giao thông đường bộ: Luật giao thông đường bộ năm 2001, Luật giao thông đường bộ năm 2008 thay thế Luật năm 2001; sau khi luật được ban hành, Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành liên quan tập trung xây dựng và trình cấp có thẩm quyền ban hành hoặc ban hành theo thẩm quyền các văn bản hướng dẫn thực hiện. Riêng Bộ Công an, đã chủ trì xây dựng 2 nghị định của Chính phủ, 25 thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an, 6 thông tư liên tịch giữa Bộ Công an với Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công thương; Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương cũng ban hành nhiều văn bản thực hiện luật ở địa phương.[5].

Luật giao thông đường bộ và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật là cơ sở pháp lý quan trọng để tăng cường QLNN về TTATGT đường bộ, đề cao ý thức, trách nhiệm của mọi thành viên trong xã hội buộc các chủ thể quản lý và chủ thể tham gia giao thông phải tuân thủ những quy định chung; tạo hành lang pháp lý để điều chỉnh hoạt động GTVT đường bộ, điều chỉnh tương đối toàn diện các lĩnh vực liên quan đến hoạt động GTĐB, bao gồm: quy tắc GTĐB; các điều kiện bảo đảm ATGT đường bộ của kết cấu hạ tầng, phương tiện và người tham gia GTĐB; hoạt động vận tải đường bộ. Góp phần quan trọng hình thành ý thức nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, bảo đảm TTATGT đường bộ.

Các bộ, ngành Trung ương, Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, trong phạm vi chức năng nhiệm vụ quyền hạn của mình cũng đã ban hành nhiều văn bản để đáp ứng nhu cầu QLNN về TTATGT trong phạm vi, địa bàn quản lý. Đồng thời, các cơ quan quản lý ở Trung ương phối hợp với nhau hoặc với các tổ chức chính trị - xã hội ban hành các thông tư liên tịch, nghị quyết liên tịch về ATGT.

Tất cả các văn bản nói trên đã hợp thành một hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT, tạo thành khung pháp lý đầy đủ, hoàn chỉnh. Có thể nói, điểm mạnh của hoạt động xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT trong thời gian qua là đã ban hành một số lượng văn bản tương đối nhiều, trong đó có nhiều văn bản rất quan trọng về TTATGT. Nhiều văn bản được xây dựng hết sức khẩn trương và ban hành kịp thời nhằm đáp ứng yêu cầu nóng bỏng bức xúc của thực tế đặt ra. Việc sửa đổi, bổ sung các văn bản về TTATGT cũng được quan tâm thực hiện tương đối tốt.

Tuy nhiên, bên cạnh kết quả đạt được, thời gian qua công tác xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT đang tồn tại nhiều bất cập. Điểm tồn tại đáng lưu ý là tình trạng ban hành văn bản không đúng thẩm quyền, nhiều quy định về nội dung còn chưa phù hợp với quy định của luật và các văn bản của cấp trên ở một vài cơ quan cấp bộ và ở một số tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Bên cạnh đó, tình trạng ban hành văn bản về TTATGT còn chậm, ảnh hưởng đến kết quả QLNN và thể hiện sự lúng túng, bị động trước thực tế diễn biến phức tạp của TTATGT.



Biểu đồ 3.5: Vai trò của nhà nước về TTATGT đường bộ

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua khảo sát tại 5 tỉnh, thành phố thể hiện trên biểu đồ cho thấy vai trò của nhà nước và các cơ quan chức năng trong việc khắc phục những hạn chế, bất cập về TTATGT đường bộ là rất lớn trong chiến lược phát triển GTVT Việt Nam.

Bảng 3.1: Giải pháp QLNN về TTATGT đường bộ

Giải pháp	Tần suất	%
Xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật về TTATGT đường bộ	196	39.2
Tuyên truyền, phổ biến giáo dục, hướng dẫn pháp luật về TTATGT đường bộ	56	31,2
Tổ chức thực hiện pháp luật về TTATGT đường bộ	29	5.8
Bảo đảm hiệu quả an toàn của kết cấu HTGT đường bộ	19	3.8
Nâng cao chất lượng phương tiện	17	3.4
Tăng cường quản lý chất lượng đào tạo, sát hạch GPLX, bằng, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức.	47	9.4
Tăng cường công tác TTKS, XLVP về TTATGT đường bộ	18	3.6
Tăng cường xử lý tội phạm hoạt động trên các tuyến đường bộ, khởi tố điều tra, truy tố... .	13	2.6
Tăng cường hợp tác quốc tế trong QLNN về TTATGT	5	1.0
Tổng	500	100.0

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua khảo sát tại 5 tỉnh, thành phố về các giải pháp quan trọng nhất để hoàn thiện QLNN về TTATGT đường bộ thể hiện qua bảng số liệu trên cho thấy ba giải pháp quan trọng nhất chính là xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật về TTATGT đường bộ; tuyên truyền, phổ biến giáo dục, hướng dẫn pháp luật về TTATGT đường bộ; tăng cường quản lý chất lượng đào tạo, sát hạch cấp GPLX, bằng, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức. Ngoài ra, các giải pháp về tổ chức thực hiện pháp luật về TTATGT đường bộ và tăng cường công tác TTKS và XLVP về TTATGT đường bộ cũng được đánh giá cao.

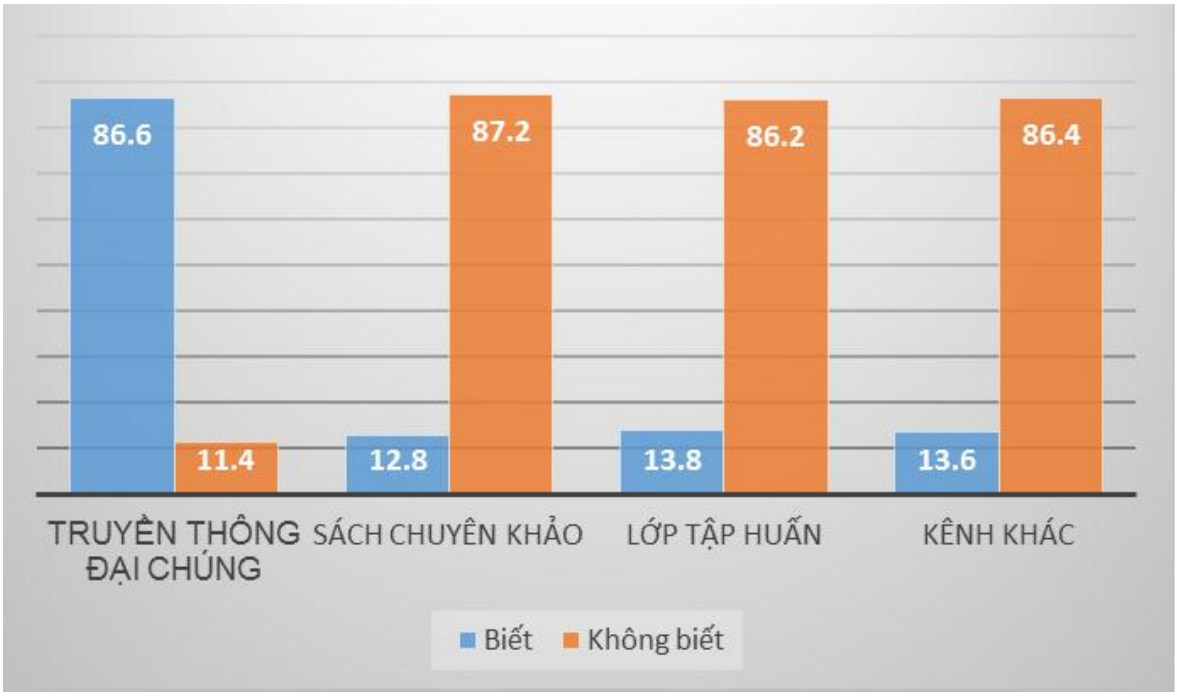
Theo quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008, quy định phân công trách nhiệm QLNN về GTĐB và TTATGT đường bộ, như sau: Chính phủ thống nhất QLNN về GTĐB. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện QLNN về GTĐB. Bộ Công an thực hiện các nhiệm vụ QLNN về GTĐB theo quy định của luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan; thực hiện các biện pháp bảo đảm TTATGT; phối hợp với Bộ Giao thông vận tải bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ. Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm phối hợp trong việc cung cấp số liệu đăng ký phương tiện GTĐB, dữ liệu về TNGT và cấp, đổi, thu hồi GPLX. Bộ Quốc phòng thực hiện các nhiệm vụ QLNN về GTĐB theo quy định của luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan. Bộ, cơ quan ngang bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện QLNN về GTĐB. Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình tổ chức thực hiện QLNN về GTĐB theo quy định của luật này và các quy định khác của pháp luật có liên quan trong phạm vi địa phương.

Tuy nhiên, việc phân công trách nhiệm như đã phân tích ở trên rõ ràng chưa phù hợp với tình hình hiện nay, trách nhiệm QLNN về TTATGT được cho là trách nhiệm chung, không có bộ, ngành nào chủ trì, chịu trách nhiệm chính, nhiều nhiệm vụ trùng chéo, nên đã xuất hiện tình trạng đùn đẩy, né tránh, cục bộ ngành, thiếu sự phối hợp chặt chẽ giữa các ngành, các cấp trong công tác này; một số địa phương, cấp, ngành chưa thực sự quan tâm đến công tác bảo đảm TTATGT, dẫn đến QLNN về TTATGT còn hạn chế.

3.2.3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục, hướng dẫn pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT là một trong những nhiệm vụ được quan tâm hàng đầu về TTATGT. Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB và các văn bản hướng dẫn Luật đã được triển khai thực hiện thường xuyên, trên diện rộng với nhiều hình thức phong phú và đã đạt được một số kết quả nhất định, bước đầu hình thành được ý thức chấp hành pháp luật

của người tham gia giao thông. Đây là một trong những nhiệm vụ quan trọng vừa cấp bách vừa mang tính cơ bản lâu dài nhằm hình thành nếp sống văn minh, ý thức chấp hành pháp luật, tạo thói quen cho người tham gia giao thông chấp hành đúng các quy định của pháp luật. Các cơ quan thông tin đại chúng đã tăng thời lượng thông tin, phản ánh tình hình và nêu các giải pháp trong quản lý GTĐB với nhiều hình thức và nội dung phong phú.



Biểu đồ 3.6: Thể hiện nhận thức về các văn bản pháp luật qua các kênh thông tin

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua biểu đồ trên cho thấy, nhận thức của người dân biết về các văn bản pháp luật về TTATGT đường bộ qua phương tiện truyền thông đại chúng là cao nhất. Còn việc tuyên truyền qua các sách chuyên khảo và các lớp tập huấn hoặc qua các kênh khác là chưa hiệu quả.

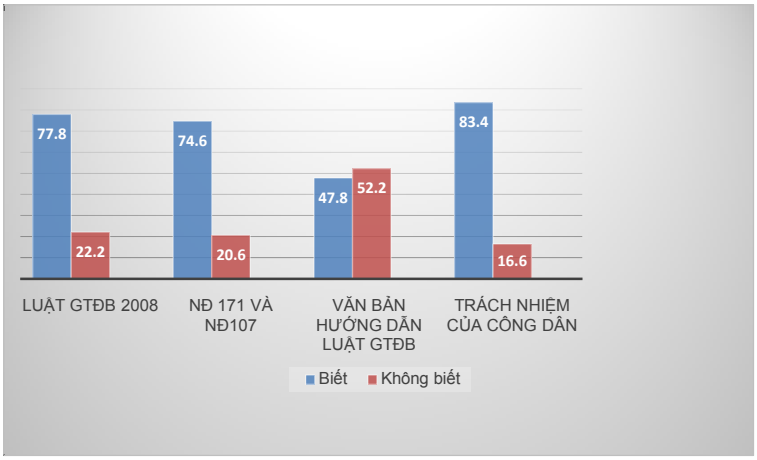
Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT từ Trung ương đến địa phương được đẩy mạnh hơn, với sự tham gia tích cực của các cơ quan thông tin - truyền thông, các báo, đài, các tổ chức chính trị - xã hội bằng các hình thức đa dạng, phong phú như: Thi tìm hiểu Luật giao thông đường bộ; các hình thức sân khấu hóa tìm hiểu Luật giao thông đường bộ; thi lái xe giỏi,

lái xe an toàn; tuyên truyền bằng băng rôn, tờ rơi, nói chuyện ở các cơ quan, trường học, công ty, đơn vị, xây dựng các tổ tự quản TTATGT, các đoạn đường tự quản, v.v…

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 tỉnh, thành phố tổ chức triển khai các hoạt động: Tháng ATGT hàng năm; Tuần lễ ATGT toàn cầu; hưởng ứng "Thập kỷ hành động vì ATGT 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 mạnh các hoạt động tuyên truyền, vận động, phát động phong trào "Toàn dân tham gia bảo đảm TTATGT"; các doanh nghiệp, các tổ chức quốc tế, tổ chức phi Chính phủ như Ngân hàng Thế giới (WB), Unicef, Tổ chức hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA), Hiệp hội Bảo hiểm Việt Nam, Honda, Toyota, Suzuki quan tâm tài trợ, giúp đỡ cho các hoạt động giáo dục, tuyên truyền ATGT đường bộ.

Bộ Công an chỉ đạo các đơn vị nghiệp vụ và công an các địa phương phối hợp với Văn phòng Thường trực Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, Ban An toàn giao thông và các cơ quan thông tin đại chúng xây dựng và thực hiện các chương trình hành động tuyên truyền về TTATGT, với nội dung, hình thức đa dạng, sinh động. Các báo, đài của Bộ và Công an địa phương mở chuyên mục về ATGT. Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Thông tin và truyền thông, Đài Truyền hình Việt Nam, Đài Tiếng nói Việt Nam, với chức năng, nhiệm vụ cũng đã chỉ đạo tổ chức nhiều hoạt động tuyên tuyền ATGT.

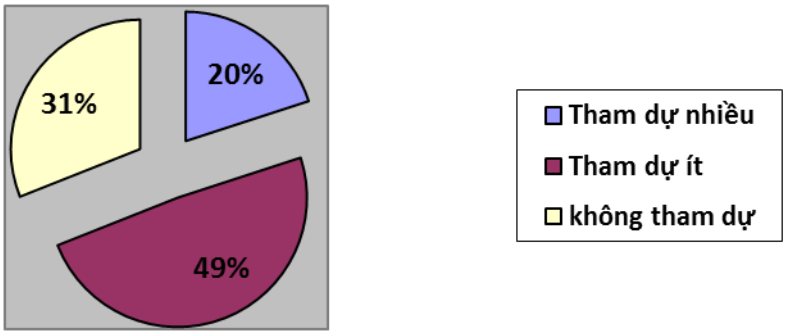
Ở các địa phương, Ban An toàn giao thông, các tổ chức chính trị, xã hội, các ngành chức năng của tỉnh, thành phố đã triển khai phong trào "Toàn dân tham gia giữ gìn TTATGT"; "Khu dân cư giữ gìn TTATGT"; "Khu dân cư 5 không", v.v…, trong đó điển hình là các địa phương Quảng Ngãi, Gia Lai, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Quảng Nam, Quảng Bình, v.v... tích cực phối hợp đẩy mạnh các hoạt động tuyên truyền với nhiều hình thức, biện pháp khác nhau.



Biểu đồ 3.7: Các văn bản về TTATGT đường bộ

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua khảo sát tại 5 tỉnh, thành phố cho thấy, người dân nắm vững những nội dung các văn bản pháp luật về TTATGT đường bộ như Luật giao thông đường bộ năm 2008 và Nghị định số 171/2013/NĐ-CP và Nghị định số 107/2014/NĐ-CP và trách nhiệm của công dân trong việc tham gia quản lý TTATGT đường bộ là rất cao.

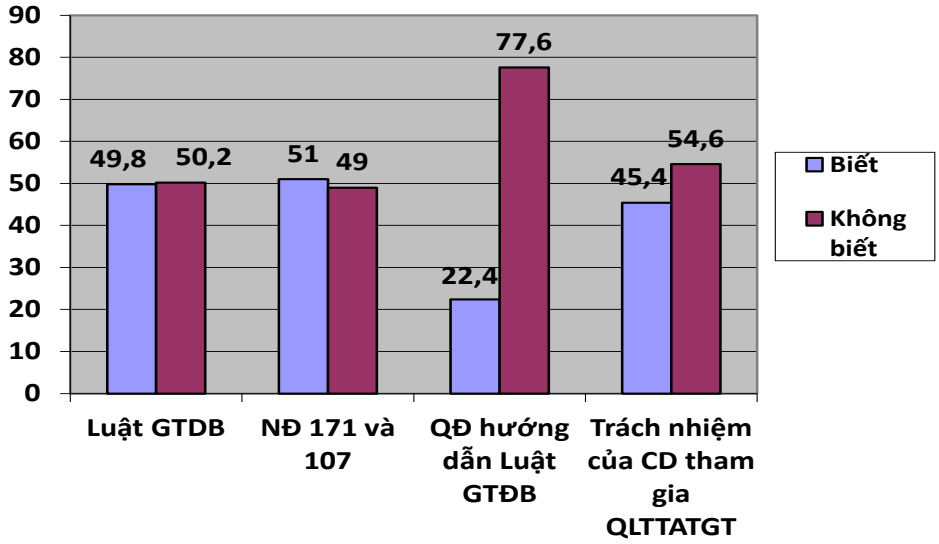


Biểu đồ 3.8: Tham dự các hoạt động tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT đường bộ

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

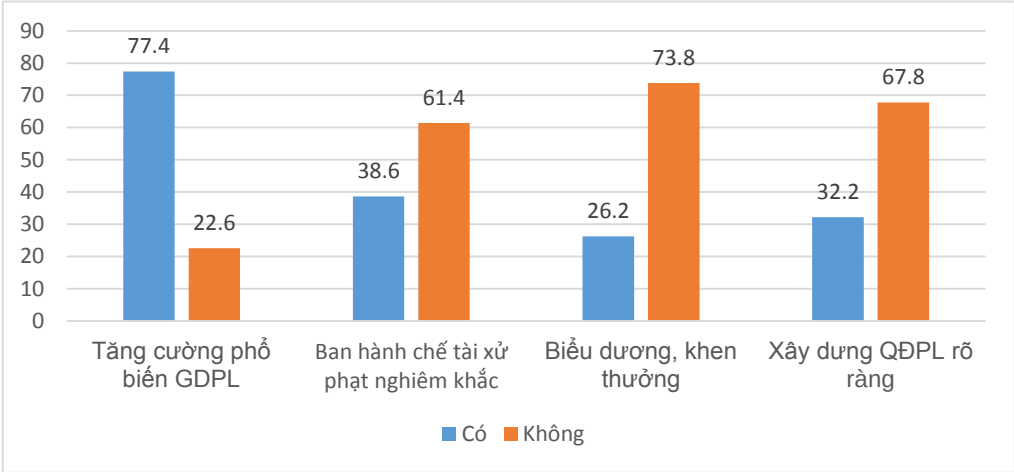
Nhìn chung, công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục, pháp luật nâng cao hiểu biết, nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT trong cộng đồng và trong nhà trường đã mang lại những kết quả tích cực. Ý thức của người dân nói chung trong việc chấp hành các quy định về TTATGT khi tham gia giao thông đã có những chuyển biến tích cực. Việc tuyên truyền, vận động người đi mô tô, xe gắn máy đội mũ bảo hiểm là một trong những ví dụ điển hình, chứng minh kết quả tích cực trong công tác này.

Tuy nhiên, công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về TTATGT cũng còn những hạn chế nhất định như mức độ hiểu biết và ý thức chấp hành luật giao thông của người tham gia giao thông và của cộng đồng vẫn còn thấp; thời lượng giảng dạy về ATGT từ bậc mầm non đến bậc học đại học còn ít; công tác giảng dạy ATGT ở vùng nông thôn tuy đã được đưa vào chương trình, song còn thiếu tài liệu; chưa có giáo viên chuyên trách giảng dạy về ATGT tại các trường học; công tác theo dõi và đánh giá về các phong trào và hoạt động ATGT chưa đạt hiệu quả mong muốn; việc tổ chức hoạt động tuyên truyền chưa thường xuyên và rộng khắp chưa đến được với vùng sâu, vùng xa, vùng nông thôn; chưa có sự cân đối, đồng đều trong các thời điểm tuyên truyền, có thời điểm tuyên truyền rầm rộ, có thời điểm lại thưa thớt; kỹ năng và chất lượng nghiệp vụ của các hoạt động kiểm tra, tuyên truyền còn hạn chế; chưa được xuyên suốt, đồng bộ từ trung ương đến địa phương.



Biểu đồ 3.9: Nội dung tuyên truyền pháp luật về TTATGT đường bộ

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)



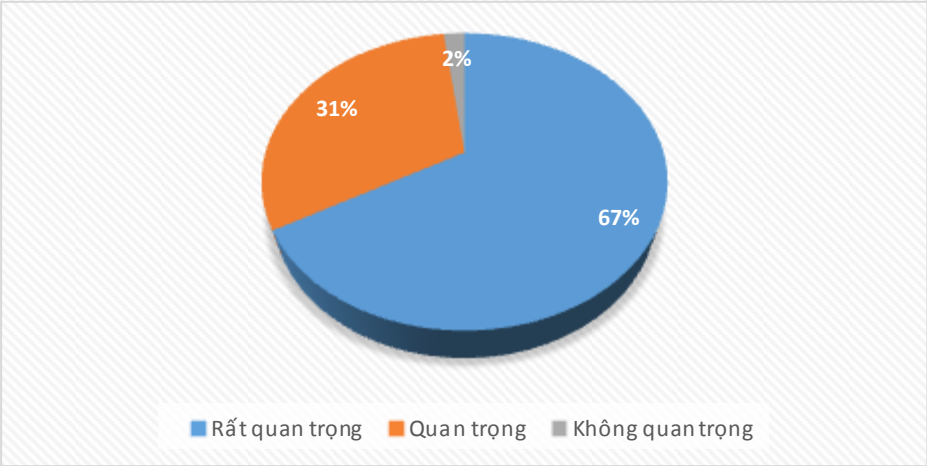
Biểu đồ 3.10: Giải pháp nâng cao hiểu biết về pháp luật

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua biểu đồ trên cho thấy cần có những giải pháp cụ thể như tăng cương phổ biến, giáo dục pháp luật, biểu dương khen thưởng kịp thời những tấm gương chấp hành nghiêm pháp luật và đặc biệt là phải xây dựng các quy định pháp luật rõ ràng, cụ thể và phù hợp đồng bộ từ trung ương đến địa phương.

3.2.4. Tổ chức thực hiện pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Thời gian qua, Đảng và Nhà nước đã ban hành nhiều chủ trương, chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT, đặc biệt là Quốc hội đã ban hành đạo luật quan trọng Luật giao thông đường bộ năm 2001 và năm 2008. Các đạo luật này cùng với hàng loạt các văn bản quy phạm pháp luật khác về bảo đảm TTATGT đang phát huy tác dụng trong cuộc sống. Với nỗ lực chung của toàn xã hội, QLNN về TTATGT nước ta đã đạt được những kết quả nhất định, đó là công tác xây dựng quy hoạch, kế hoạch, chiến lược phát triển kết cấu HTGT đã được quan tâm từ Trung ương đến địa phương; kết cấu HTGT được tăng cường, đáp ứng từng bước yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, phương tiện giao thông hiện đại hơn và ý thức pháp luật của người tham gia giao thông ngày càng được nâng lên.



Biểu đồ 3.11: Mức độ quan trọng của việc thực hiện các quy định pháp luật về TTATGT đường bộ

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua biểu đồ thể hiện việc thực hiện các quy định pháp luật về TTATGT đường bộ là rất quan trọng.

Tuy nhiên, bên cạnh những thành tựu quan trọng đã đạt được thì tình hình TTATGT vẫn đang gây lo ngại cho xã hội, việc thi hành triển khai thực hiện các quy định pháp luật về TTATGT vẫn chưa nghiêm túc, nhiều quy định chưa được triển khai vào thực tiễn hoặc triển khai nhưng hiệu quả không cao, điển hình công tác quản lý xe ba bánh, công nông, xe máy điện, xe đạp điện chưa hiệu

quả; quản lý người điều khiển phương tiện sau khi được sát hạch cấp GPLX vẫn còn buông lỏng.

Tình hình TTATGT tiếp tục diễn biến phức tạp, mất trật tự, mức độ bảo đảm an toàn thấp; TNGT mặc dù đã được kiềm chế, tuy nhiên vẫn ở mức cao; ý thức của người dân tham gia giao thông vẫn còn ở mức thấp, các hành vi vi phạm TTATGT diễn ra phổ biến; tình trạng chống người thi hành công vụ, các đối tượng vi phạm ngày càng manh động và liều lĩnh; kết cấu HTGT vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu thực tế, hiện tượng một số tuyến đường vừa đưa vào sử dụng đã có dấu hiệu hư hỏng gây nguy hiểm cho người tham gia giao thông, gây bức xúc trong dư luận xã hội; đặc biệt hiện tại tuyến Quốc lộ 1A đang được nâng cấp trên nhiều đoạn, tuyến trong cả nước đã gây không ít khó khăn cho người tham gia giao thông, gây ùn tắc cục bộ và một số vụ TNGT; tình trạng đan xen của các loại đường bộ; sự giao cắt giữa đường bộ và đường sắt; sự pha tạp giữa nhiều loại phương tiện cùng sử dụng chung một tuyến, làn, luồng giao thông; sự phát triển tự phát không kiểm soát nổi các loại phương tiện giao thông; cùng với ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông còn thấp. Tình trạng ùn tắc giao thông tại thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Quốc lộ 1, Quốc lộ 5, v.v... có xu hướng gia tăng và ngày càng nghiêm trọng. Tình hình TNGT ở Việt Nam ở trong nhóm các nước có số vụ TNGT, số người chết vì TNGT cao.

Qua khảo sát đánh giá tại 5 tỉnh, thành phố về nguyên nhân dẫn đến vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ như sau:

Bảng 3.2: Nguyên nhân vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ

Nguyên nhân	%	Tổng %
Bản thân không hiểu biết pháp luật	63.4	100
Không có môi trường, điều kiện tiếp cận pháp luật	25.6	100
Nội dung pháp luật chưa phù hợp với điều kiện thực tế	16.0	100
Hình thức phổ biến, giáo dục pháp luật chưa phù hợp	20.8	100
Ý thức của người tham gia giao thông chưa cao	52.8	100
Nguyên nhân khác	4.4	100

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Như vậy, nguyên nhân bản thân người tham gia giao thông không hiểu biết pháp luật và ý thức của người tham gia giao thông chưa cao đã dẫn đến vi phạm về TTATGT đường bộ ngày càng tăng cao.

Bảng 3.3: Đánh giá mức độ quan trọng của các quy định về TTATGT đường bộ

Mức độ đánh giá			Rất quan trọng	Quan trọng	Không quan trọng	Tổng
Địa bàn khảo sát	Nghệ An	Tổng	68	32	0	100
		%	68.0%	32.0%	0.0%	100.0%
	Cần Thơ	Tổng	57	33	10	100
		%	**57.0%**	33.0%	10.0%	100.0%
	Hà Nội	Tổng	64	36	0	100
		%	64.0%	36.0%	0.0%	100.0%
	TP Hồ Chí Minh	Tổng	61	39	0	100
		%	61.0%	39.0%	0.0%	100.0%
	Lào Cai	Tổng	84	16	0	100
		%	**84.0%**	16.0%	0.0%	100.0%
Tổng 5 tỉnh, thành phố		Tổng	334	156	10	500
		%	66.8%	31.2%	2.0%	100.0%

(Nguồn: Kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua khảo sát tại 5 tỉnh, thành phố cho thấy đánh giá mức độ quan trọng về các quy định về TTATGT đường bộ ở các tỉnh, thành phố là khác nhau. Cả 5 tỉnh, thành phố khảo sát đều đánh giá mức độ quan trọng của các quy định về TTATGT đường bộ là rất cao.

3.2.5. Tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Từ năm 2007 đến nay, Chính phủ đã đầu tư rất lớn cho công tác xây dựng và cải thiện kết cấu HTGT, nên đã có nhiều tiến bộ rõ rệt, toàn quốc đã đưa vào khai thác mới, nâng cấp, cải tạo hàng nghìn km đường bộ, đưa vào sử dụng 07 tuyến

đường cao tốc, đường Hồ Chí Minh, hệ thống đường vành đai, đường tránh thành phố; hệ thống hầm, cầu vượt, cầu cho người đi bộ. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố đã có quy hoạch phát triển giao thông của địa phương, quy hoạch đô thị, các quy định về quản lý TTATGT đô thị và quản lý về giải quyết vi phạm trật tự đô thị, vi phạm hành lang ATGT, đồng thời quan tâm đầu tư xây dựng các tuyến, nâng cấp, cải tạo các tuyến giao thông quan trọng, nhất là huy động các nguồn lực và sự đóng góp của nhân dân từng bước xây dựng, hoàn chỉnh hệ thống giao thông nông thôn. Thực hiện Đề án xây dựng cầu dân sinh đảm bảo ATGT cho vùng dân tộc thiểu số, Bộ Giao thông vận tải đã cơ bản hoàn thành đưa vào khai thác 187 cầu treo. So với thời gian trước, hệ thống kết cấu HTGT đường bộ toàn quốc được cải thiện nhiều. Hiện tại, mạng lưới đường bộ nước ta hiện có trên 258.200 km, trong đó, quốc lộ và cao tốc 18.744 km; đường tỉnh 23.520 km; đường huyện 49.823 km; đường xã 151.187 km; đường chuyên dùng 6.434 km.

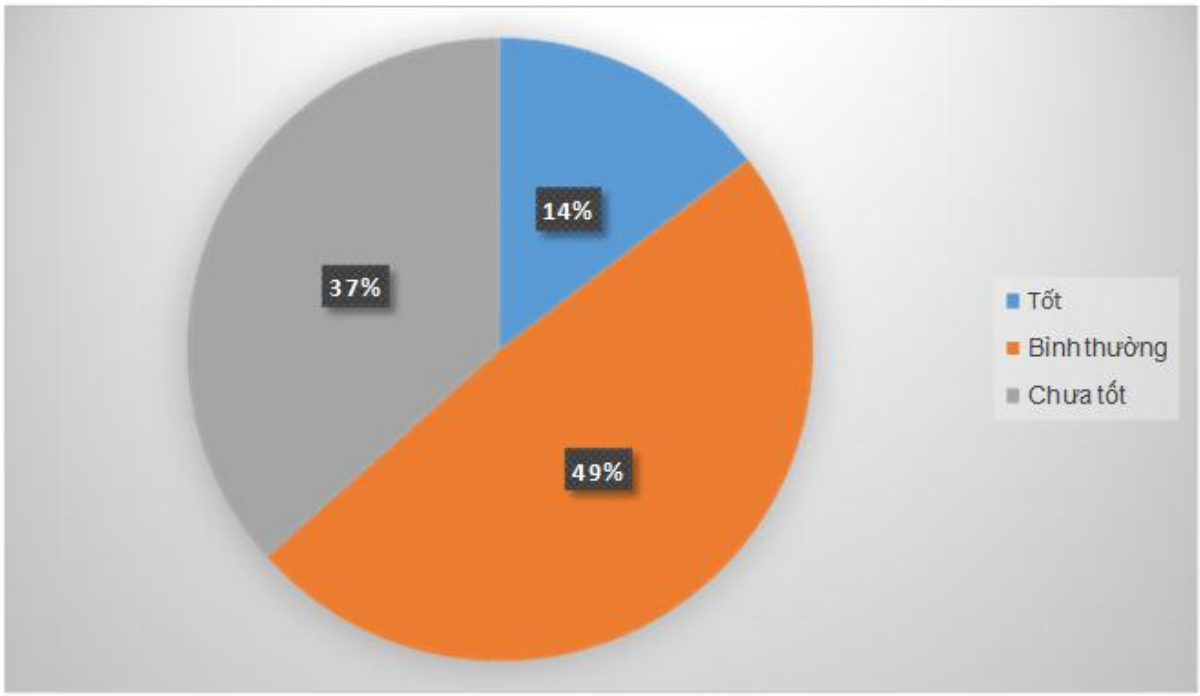
Song song với công tác xây dựng mới, công tác quản lý, bảo trì đường bộ cũng được quan tâm và có vai trò quan trọng đảm bảo tuổi thọ và chất lượng của các hạng mục công trình đường bộ trong quá trình khai thác. Các hạng mục như cầu, nền mặt đường và đặc biệt là hệ thống trang thiết bị báo hiệu và ATGT cần phải được bảo dưỡng thường xuyên để đảm bảo thông tuyến và đảm bảo ATGT. Ngày 19/4/2010, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư 10/2010/TT-BGTVT quy định về quản lý và bảo trì đường bộ.

Quản lý, bảo trì đường bộ: trong những năm gần đây, việc quản lý, bảo trì các tuyến quốc lộ đã được Nhà nước đặc biệt quan tâm, do vậy hệ thống kết cấu hạ tầng đường bộ từng bước được cải thiện. Công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên các tuyến quốc lộ đang khai thác được thực hiện theo hình thức đấu thầu đã phát huy hiệu quả tích cực, đã đấu thầu thành công 122 gói thầu quản lý, bảo dưỡng các quốc lộ đang khai thác, tiết kiệm được khoảng 78,3 tỷ đồng. Bên cạnh việc kịp thời sửa chữa những hư hỏng, bảo đảm giao thông êm thuận phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân, công tác quản lý hành lang đường bộ cũng được tăng cường, siết chặt. Bộ Giao thông vận tải trực tiếp chỉ đạo thực hiện công tác quản lý, bảo trì và khai thác hệ thống quốc lộ. Ngoài ra, còn ủy

thác cho các địa phương quản lý, khai thác, bảo trì một số đoạn tuyến quốc lộ qua địa bàn các tỉnh. Đối với hệ thống đường tỉnh, đường huyện, đường xã, do các địa phương trực tiếp quản lý, khai thác và bảo trì.

Cải tạo điểm đen: công tác cải tạo điểm đen đã và đang được tiến hành hàng năm, nhiều điểm đen TNGT đã được xử lý, các vị trí điểm đen, mất ATGT, trong đó đặc biệt chú trọng công tác tổ chức giao thông, lắp đặt dải phân cách, hộ lan can, phân tách làn phương tiện, triển khai công tác rà soát điều chỉnh biển báo hiệu đường bộ, biển tải trọng cầu. Năm 2013 đã điều chỉnh 5.216 biển, dán màng phản quang 11.395 biển, bổ sung 1.788 biển, xử lý 25 vị trí điểm đen TNGT; năm 2014 điều chỉnh được 385 biển, điều chỉnh cắm biển tải trọng cầu 1.488, xử lý 55 điểm đen, giải quyết 54 vị trí nóng về tổ chức giao thông; 09 tháng đầu năm 2015, điều chỉnh 596 biển, 1376 biển và màn phản quang, xử lý 231 điểm đen TNGT. [9].

Tuy nhiên, công tác cải tạo bảo trì kết cấu HTGT, cải tạo điểm đen hiện nay còn gặp khó khăn về nguồn tài chính, khái niệm "điểm đen" chưa rõ ràng; tiến độ cải tạo điểm đen phụ thuộc vào việc thực hiện các biện pháp ATGT và nguồn tài chính dành cho khai thác và bảo dưỡng đường bộ; thường rất chậm, đặc biệt ở khu vực nông thôn, những biện pháp an toàn đối với những khu vực đặc biệt như khu vực trường học chưa được giải quyết phù hợp; hệ thống giám sát theo dõi sau khi cải tạo điểm đen chưa tốt, hệ thống thông tin phản hồi chưa được thiết lập đầy đủ.



Biểu đồ 3.12: Đánh giá về công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ

(Nguồn: kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua biểu đồ trên cho thấy công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ chưa được đánh giá tốt. Do đó các cơ quản quản lý cần tập trung chú trọng đến công tác này.

3.2.6. Công tác đăng ký, quản lý phương tiện giao thông đường bộ

Theo quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008: Bộ trưởng Bộ Công an quy định và tổ chức cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe cơ giới; xe máy chuyên dùng sử dụng vào mục đích an ninh. Bộ Quốc phòng quy định và tổ chức cấp, thu hồi đăng ký, biển số các loại xe cơ giới, xe máy chuyên dùng của quân đội sử dụng vào mục đích quốc phòng và trực tiếp quản lý các loại phương tiện đó. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp, thu hồi đăng ký, biển số xe máy chuyên dùng.

Đối với Bộ Công an, trong từng thời kỳ, phù hợp với tình hình và các quy định của Chính phủ, Bộ Công an bổ sung, sửa đổi, xây dựng mới các Thông tư tạo hành lang pháp lý trong công tác đăng ký, quản lý xe và phục vụ yêu cầu cải cách thủ tục hành chính, hiện đang thực hiện Thông tư số 15/2014/TT-BCA

ngày 04/4/2014 quy định về đăng ký xe và Thông tư số 37/2010/TT-BCA ngày 12/10/2010 quy định quy trình đăng ký xe. Công tác đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ được xác định không chỉ là nhiệm vụ quản lý hành chính nhà nước mà còn là hoạt động nghiệp vụ của lực lượng công an nhân dân phục vụ các yêu cầu nghiệp vụ của ngành Công an, như: tra cứu, xác minh, truy nguyên, thu thập chứng cứ, XLVP, v.v..., trong công tác phòng ngừa, điều tra xử lý tội phạm và các vi phạm pháp luật khác; trong thực tế công tác, 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 dấu 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 tuý và một số loại tội phạm khác. Thời gian gần đây, ứng dụng hệ thống giám sát xử phạt "nguội" và xử phạt qua hình ảnh, công tác đăng ký, quản lý phương tiện đã góp phần tích cực phục vụ hoạt động xử phạt và nâng cao ý thức tự giác của người điều khiển phương tiện. Ngoài ra, thông qua công tác đăng ký xe, cũng đã 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. Tính đến hết năm 2015, số lượng xe ô tô đã đăng ký khoảng 2.932.080 chiếc, số lượng mô tô, xe gắn máy đã đăng ký khoảng 47.760.854 chiếc, số lượng phương tiện giao thông tăng nhanh tại các thành phố lớn như: thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội, Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ [4].

Hiện nay, Bộ Công an đã hoàn thành triển khai thực hiện hệ thống phần mềm, mạng công tác đăng ký xe, bấm biển số ngẫu nhiên trên máy tính, kết nối dữ liệu đăng ký xe từ Cục Cảnh sát giao thông đến công an địa phương (Phòng Cảnh sát giao thông, Công an cấp huyện). Từ đó, đã đơn giản hóa thủ tục hành chính, rút gọn, ngắn thời gian đăng ký xe theo Đề án số 30 của Chính phủ; hiện đại hóa QLNN; đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp của công dân, công khai minh bạch, công bằng cho mọi tổ chức cá nhân đến đăng ký xe, giảm tiêu cực trong công tác đăng ký xe, được nhân dân và dư luận xã hội đồng tình ủng hộ, đánh giá cao.

3.2.7. Quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật phương tiện giao thông đường bộ

Trước đây, công tác quản lý chất lượng an toàn kỹ thuật của phương tiện GTĐB do lực lượng công an đảm nhiệm. Đến năm 1995, Chính phủ ban hành Nghị định số 36/CP theo đó việc kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện được chuyển sang cho Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng QLNN. Hiện nay, theo quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008, Bộ Giao thông vận tải là cơ quan QLNN có chức năng tổ chức và thực hiện giám sát kỹ thuật; kiểm tra và cấp giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong chế tạo, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải, nhập khẩu và khai thác sử dụng các loại phương tiện và trang thiết bị GTVT.

Bám sát chủ đề 2015 là "Siết chặt quản lý kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện". Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải đã đưa vào hoạt động 63 trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động hoạt động theo chế độ 24/24h các ngày trong tuần và tích hợp giữ liệu qua phần mềm giám sát quản lý giữ liệu tải trọng xe. Trong năm 2015 đã xử lý 85.272 trường hợp vi phạm quá tải. Ở một số địa phương lực lượng CSGT xử lý đạt kết quả cao như: Bà Rịa - Vũng Tàu, Bến Tre, Bình Phước, Đắk Nông, Gia Lai, Hà Nội, Hải Phòng, Long An, Nam Định, Nghệ An, Quảng Bình, Quảng Ninh, Thái Nguyên, Thanh Hóa, Thừa Thiên - Huế. [4].

Ngày 24/6/2009, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 10/2009/TT-BGTVT về kiểm tra an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Thông tư quy định các hạng mục và phương pháp kiểm tra an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới và chu kỳ kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới; Thông tư số 56/2012/TT-BGTVT ngày 27/12/2012 và Thông tư số 10/2014/TT-BGTVT ngày 23/4/2014 sửa đổi, bổ sung Thông tư số 10/2009/TT-BGTVT. Ngày 17/11/2011, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư 56/2011/TT-BGTVT về việc ban hành 6 quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện cơ giới đường bộ và có hiệu lực từ 01/01/2012. Ngày 01/9/2011, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành quyết định số 49/2011/QĐ-TTg, quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải, các loại xe ôtô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới phải áp dụng tiêu chuẩn

khí thải mức 4 (Euro 4) từ ngày 01/01/2017; và mức 5 (Euro 5) từ ngày 01/01/2022. Trong khi đó, các loại xe môtô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải mức 3 (Euro 3) từ ngày 01/01/2017.

Theo quy định của Luật giao thông đường bộ và các văn bản hướng dẫn thi hành, công tác đăng kiểm phương tiện GTĐB ở Việt Nam được thực hiện theo hai loại là đăng kiểm xe mới và đăng kiểm phương tiện đang lưu hành.

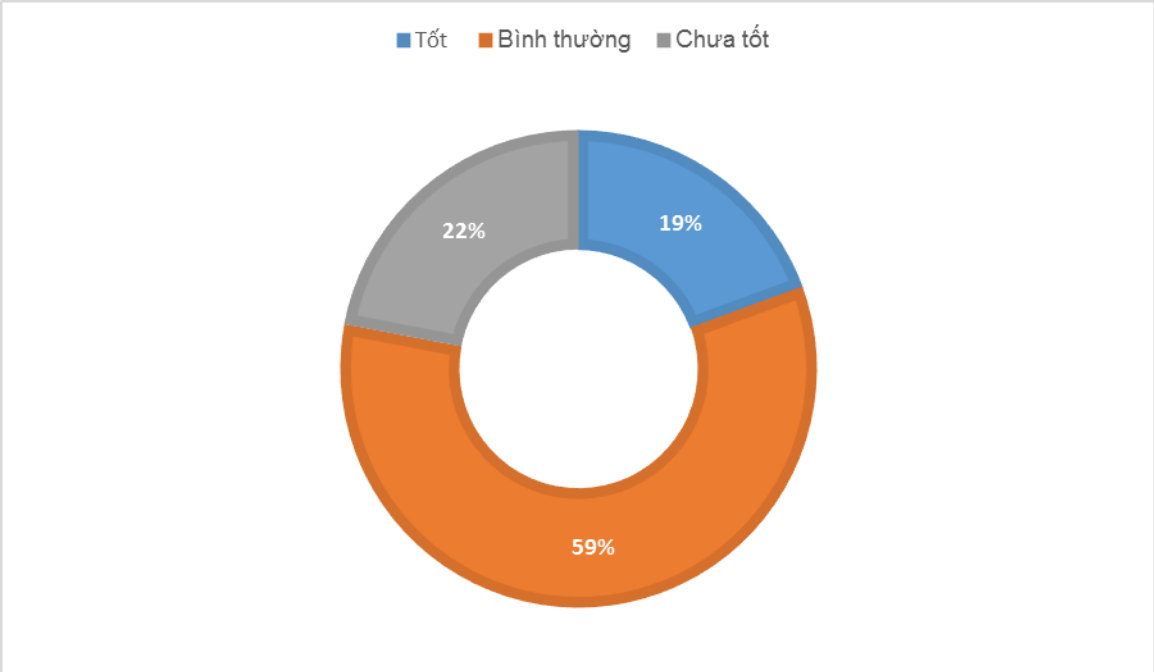
Công tác đăng kiểm xe mới, hệ thống kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với các loại xe cơ giới sản xuất, lắp ráp mới trong nước và nhập khẩu vào Việt Nam nhằm mục đích kiểm soát chất lượng phương tiện từ nguồn. Phương thức chứng nhận được xây dựng trên cơ sở phù hợp với thông lệ quốc tế, hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật sẽ từng bước hoàn thiện hài hòa với hệ thống tiêu chuẩn chung của khu vực và thế giới.

Công tác đăng kiểm phương tiện đang lưu hành, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo và tổ chức xây dựng được mạng lưới kiểm định xe cơ giới rộng khắp toàn quốc, thực hiện xã hội hóa công tác kiểm định phương tiện; đầu tư trang thiết bị kỹ thuật, quy trình kiểm định, nhân lực đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ, coi trọng nâng cao chất lượng kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường các loại phương tiện. Bộ Quốc phòng, Bộ Công an đã xây dựng hệ thống các trung tâm, trạm kiểm định toàn quân; tổ chức đăng ký quản lý chặt chẽ các phương tiện trong quân đội, công an.

Hiện nay, cả nước có 127 trung tâm Đăng kiểm và chi nhánh, trong đó có 25 trung tâm Đăng kiểm xã hội hóa với tổng số 250 dây chuyền kiểm định. Hệ thống thiết bị kiểm định kỹ thuật phương tiện cơ giới đường bộ của nước ta hiện nay đã hoà nhập với các nước ASEAN; các trung tâm đăng kiểm được gắn camera quan sát, theo dõi hoạt động kiểm định và được kết nối dữ liệu với Cục Đăng kiểm Việt Nam. Nhờ được trang bị thiết bị hiện đại, nên chất lượng kiểm định đã nâng lên đáng kể. Trang thiết bị kiểm định của các đơn vị đăng kiểm xe cơ giới cơ bản đồng nhất giữa các tỉnh, thành phố. Công tác kiểm định an toàn kỹ thuật phương tiện ngày càng được nâng cao, thực hiện nghiêm túc các quy trình,

quy phạm, đã góp phần nâng cao chất lượng phương tiện, đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông.

Từ năm 2007 đến hết năm 2015, tổng số phương tiện đã kiểm định là 16.479.706 lượt, trong đó số lượt đạt tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường là 12.366.601 lượt (chiếm 75%), số lượt không đạt ngay lần đầu tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường là 4.113.105 lượt (chiếm 25%). Phân tích trong năm 2015, tỷ lệ không đạt tiêu chuẩn theo từng nhóm hạng mục kiểm tra do hệ thống phanh chiếm 55,2%, hệ thống lái chiếm 35%, do khí xả chiếm 44,4 % và do bánh xe chiếm 14,9% *(xem phụ lục 6)*.



Biểu đồ 3.13: Đánh giá về chất lượng kiểm định phương tiện giao thông cơ giới đường bộ

(Nguồn: kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua biểu đồ trên cho thấy, chất lượng kiểm định phương tiện giao thông cơ giới đường bộ chưa đáp ứng được yêu cầu.

Tuy nhiên, hiện nay cả nước có trên 179.000 xe đã quá hạn kiểm định 01 tháng trở lên, nguyên nhân của tình trạng trên công tác QLNN còn chưa tốt, chưa đáp ứng được yêu cầu; cơ quan quản lý chưa chủ động tuyên truyền, phối hợp kiểm tra, xử lý đối tượng này; các xe này hoạt động chủ yếu trong phạm vi

các mỏ đến bãi tập kết, trong khu vực công trường, v.v... vì vậy khó khăn trong khâu kiểm tra, phát hiện, xử lý đối tượng này. Vẫn còn tình trạng vi phạm, tiêu cực, bỏ qua một số bước trong quy trình kiểm định phương tiện từ tháng 2013 đến tháng 6/2015, đã xử lý đình chỉ 134 đăng kiểm viên; đình chỉ 09 trung tâm kiểm định. Theo số liệu phân tích TNGT hàng năm cho thấy tỷ lệ lỗi do phương tiện chiếm khoảng 1,0% tổng số vụ TNGT. [9].

3.2.8. Quản lý chất lượng đào tạo người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ

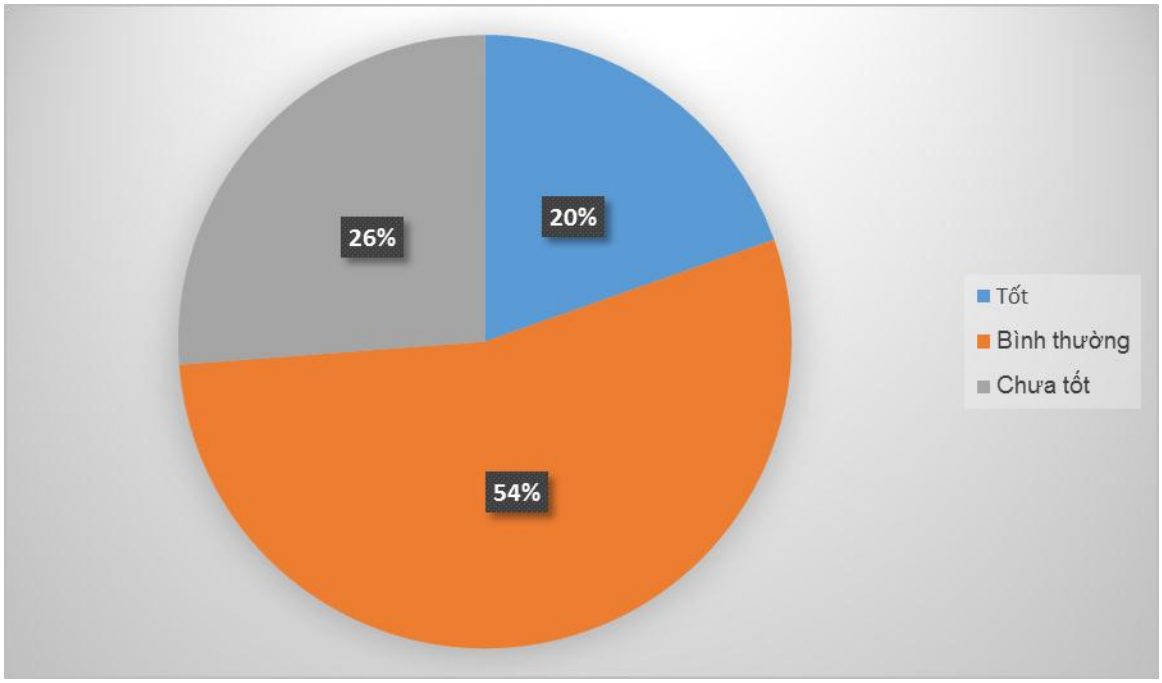
Luật giao thông đường bộ năm 2008 quy định, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, tiêu chuẩn và cấp giấy phép cho cơ sở đào tạo; quy định hình thức, nội dung, chương trình đào tạo; sát hạch và cấp, đổi, thu hồi GPLX. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định về cơ sở đào tạo, tổ chức đào tạo, sát hạch và cấp, đổi, thu hồi GPLX cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh. Thực hiện Luật giao thông đường bộ, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an và Bộ Quốc phòng đã ban hành các quy định về đào tạo, sát hạch cấp GPLX thuộc phạm vi quản lý.

Trong quá trình thực hiện, đã rà soát sửa đổi, bổ sung các quy định về cơ sở đào tạo sát hạch và cấp đổi, thu hồi GPLX phù hợp; đơn giản hóa về thủ tục hồ sơ học lái xe, đổi GPLX, kéo dài thời hạn sử dụng GPLX, v.v... Nhằm nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch và cấp GPLX trên cơ sở Luật giao thông đường bộ năm 2008, ngày 12/3/2012, Bộ Giao thông vận tải đã có Quyết định số 513/QĐ-BGTVT phê duyệt Đề án "Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp GPLX góp phần giảm thiểu tai nạn và UTGT". Thực hiện chủ trương đẩy mạnh xã hội hóa công tác đào tạo, đã có nhiều trung tâm đào tạo, sát hạch cấp GPLX mới được cấp giấy phép.

Tính đến tháng 9/2015, cả nước có 322 cơ sở đào tạo lái xe ô tô; 463 cơ sở đào tạo lái xe mô tô, thuộc các bộ, ngành, hiệp hội, địa phương quản lý trực tiếp; 487 trung tâm sát hạch lái xe mô tô, 103 trung tâm sát hạch lái xe ô tô. Năng lực, chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp GPLX đã được nâng lên,

từng bước đáp ứng nhu cầu xã hội. Đến tháng 9/2015, trong toàn quốc đã cấp 4.610.726 GPLX ô tô, 33.873.812 GPLX mô tô (hạng A1, A2), 30.410 GPLX (hạng A3, A4), (chưa kể số GPLX của Công an và Quân đội đang quản lý).

Thời gian qua, các cơ quan quản lý đã tăng cường kiểm tra, chấn chỉnh hoạt động đào tạo, sát hạch cấp GPLX. Cơ quan quản lý chuyên ngành đã bổ sung các quy định về tiêu chuẩn, điều kiện của giáo viên, hệ thống phòng học, tiêu chuẩn xe tập lái, xe sát hạch, tiêu chuẩn sân tập và trung tâm sát hạch, chương trình đào tạo lái xe; quy định việc sát hạch cấp GPLX phải thực hiện trong Trung tâm sát hạch. Nhìn chung, chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp GPLX bước đầu đã được chấn chỉnh và từng bước được nâng lên; được triển khai theo hướng công khai minh bạch, chú trọng các giải pháp nâng cao chất lượng; hệ thống cơ sở đào tạo lái xe trong những năm qua được tăng cường cả về số lượng, chất lượng, không ngừng hoàn thiện về tiêu chuẩn ngày càng nâng cao, đáp ứng nhu cầu học, thi GPLX của người dân. [9].



Biểu đồ 3.14: Đánh giá về chất lượng đào tạo và sát hạch cấp GPLX

(Nguồn: kết quả xử lý phiếu khảo sát vào tháng 9 năm 2015)

Qua biểu đồ khảo sát cho thấy chất lượng đào tạo và sát hạch cấp GPLX vẫn còn nhiều bất cập.

3.2.9. Kiểm tra, thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Luật giao thông đường bộ năm 2008 quy định hai lực lượng chính thực hiện chức năng cưỡng chế giao thông là lực lượng CSGT và Thanh tra giao thông.

CSGT đường bộ thực hiện việc TTKS để kiểm soát người và phương tiện tham gia GTĐB; XLVP pháp luật về GTĐB đối với người và phương tiện tham gia GTĐB và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình; phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ phát hiện, ngăn chặn hành vi vi phạm quy định bảo vệ công trình đường bộ và hành lang an toàn đường bộ.

Thanh tra giao thông đường bộ có nhiệm vụ và quyền hạn: Thanh tra, phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính trong việc chấp hành các quy định của pháp luật về bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ, bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình đường bộ; trường hợp cấp thiết, để kịp thời ngăn chặn hậu quả có thể xảy ra đối với công trình đường bộ, được phép dừng phương tiện giao thông và yêu cầu người điều khiển phương tiện thực hiện các biện pháp để bảo vệ công trình theo quy định của pháp luật và phải chịu trách nhiệm về quyết định đó; Thanh tra, phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính trong việc chấp hành các quy định về hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải tại các điểm dừng xe, đỗ xe trên đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí và tại cơ sở kinh doanh vận tải đường bộ.

Ngoài ra, luật cũng quy định, giao Chính phủ quy định việc huy động các lực lượng cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với CSGT đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát TTATGT đường bộ trong trường hợp cần thiết. Ngày 24/3/2010, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 27/2010/NĐ-CP thực hiện quy định này.

Để thực hiện việc xử phạt vi phạm hành chính, Chính phủ đã ban hành Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB; hiện nay đang thực hiện Nghị định số 171/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB, đường sắt và Nghị định số

107/2014/NĐ-CP ngày 17/11/2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2013/NĐ-CP. Thực hiện Nghị định của Chính phủ, Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải đã ban hành thông tư hướng dẫn hai lực lượng CSGT và Thanh tra giao thông thực hiện.

Công tác TTKS, XLVP về TTATGT của lực lượng Cảnh sát giao thông

Công tác TTKS xử lý nghiêm các hành vi vi phạm pháp luật TTATGT được coi là một trong các biện pháp quan trọng, thiết lập lại trật tự kỷ cương ATGT, đồng thời tác dụng tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật, nâng cao ý thức tự giác chấp hành Luật giao thông đường bộ của người tham gia giao thông. Bộ Công an chỉ đạo các đơn vị nghiệp vụ, Công an các địa phương, nòng cốt là CSGT, Cảnh sát trật tự triển khai quyết liệt, mở các cao điểm bảo đảm TTATGT; bổ sung biên chế cho lượng CSGT, tăng cường trang bị phương tiện, công cụ hỗ trợ, máy móc hiện đại; tham mưu cho Chính phủ ban hành Nghị định số 27/2010/NĐ-CP và Bộ Công an ban hành Thông tư số 47/TT-BCA hướng dẫn việc huy động Công an xã và các lực lượng cảnh sát khác để tăng cường lực lượng phối hợp CSGT bảo đảm TTATGT, tham gia TTKS và xử lý một số hành vi vi phạm pháp luật về TTATGT. Hoạt động TTKS đã được đổi mới về phương thức hoạt động; sử dụng các thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, ứng dụng công nghệ tiên tiến vào việc giám sát, phát hiện các hành vi vi phạm Luật Giao thông đường bộ của người tham gia giao thông, xử lý qua hình ảnh, như: các loại máy đo tốc độ ghi hình, máy đo nồng độ cồn, hệ thống camera giám sát để nâng cao hiệu quả phát hiện và XLVP về TTATGT. Có kế hoạch phối hợp với các đơn vị liên quan như cơ quan đăng kiểm, Tổng cục đường bộ Việt Nam tổ chức các lực lượng liên ngành phối hợp trong việc kiểm tra, phát hiện và XLVP theo chuyên đề.

Công tác XLVP được thực hiện nghiêm, tập trung xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây TNGT và UTGT, như: Vi phạm tốc độ; đi sai phần đường, làn đường; tránh vượt sai; vi phạm nồng độ cồn; chở quá số người quy định; quá tải; vi phạm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật; không có GPLX; không đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô, xe gắn máy; không chấp hành tín hiệu giao thông, v.v…

Từ năm 2007 - 2015, lực lượng CSGT toàn quốc đã kiểm tra, lập biên bản xử phạt 49.715.225 trường hợp vi phạm Luật giao thông đường bộ, nộp Kho bạc Nhà nước trên 17 tỷ đồng, tước GPLX các loại 2.446.269 trường hợp, tạm giữ 246.425 xe ô tô, 6.102.887 xe mô tô, xe gắn máy và hàng chục nghìn phương tiện khác vi phạm. Thông qua công tác TTKS, lực lượng CSGT đã phát hiện, bắt và giao cơ quan chức năng xử lý theo thẩm quyền 7.892 đối tượng phạm pháp hình sự (gồm các đối tượng vận chuyển ma túy, cướp, giết người, truy nã, tàng trữ, vận chuyển trái phép vũ khí, vật liệu nổ, chống người thi hành công vụ...) thu nhiều tang vật gồm 14,6 kg, 367 bánh hê rô in, 473.189 viên ma túy tổng hợp; 3.290 kg thuốc nổ, 7.250 kg pháo, 127 súng quân dụng, 1128 vũ khí thô sơ (dao, kiếm, mã tấu); 280 xe ôtô, 700 xe mô tô và bắt giữ 11.779 vụ buôn lậu, vận chuyển hàng hóa không có hóa đơn chứng từ bàn giao cơ quan chức năng xử lý theo quy định.[4].

Hiện nay, thực hiện các đề án, dự án tăng cường năng lực cho lực lượng CSGT, xây dựng hoàn thiện hệ thống các trạm CSGT trên các tuyến Quốc lộ; đầu tư phương tiện, máy móc, thiết bị hiện đại để phục vụ và công tác, trọng tâm là đầu tư xây dựng và đưa vào khai thác sử dụng hệ thống giám sát, phát hiện, XLVP về TTATGT trên các tuyến quốc lộ trọng điểm; hệ thống cơ sở dữ liệu về TTATGT... Từ năm 2008, Bộ Công an đã báo cáo Chính phủ cho triển khai xây dựng dự án thí điểm hệ thống giám sát tuyến Pháp Vân - Ninh Bình, năm 2012, tiếp tục phối hợp với Ủy ban An toàn giao thông quốc gia triển khai xây dựng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT trên tuyến Quốc lộ 1 đoạn (Hà Nội - Vinh/Nghệ An) và đoạn (thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ). Qua thời gian sử dụng, bước đầu đánh giá đã đạt được kết quả tích cực; thông qua việc áp dụng khoa học công nghệ phát hiện, xử lý các trường hợp vi phạm, góp phần nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật giao thông của người tham gia giao thông, tạo chuyển biến tình hình TTATGT trên tuyến; từng bước hiện đại hóa công tác TTKS của lực lượng CSGT, giảm thiểu sự có mặt của lực lượng CSGT trên đường nhưng vẫn kiểm soát được tình hình TTATGT, kiểm soát có trọng tâm, trọng điểm. Hiện nay, Bộ Công an đang chỉ đạo Cục Cảnh sát giao thông phối hợp với các đơn vị

chức năng của Bộ Giao thông vận tải, triển khai Đề án xây dựng hệ thống giám sát xử lý vi phạm bảo đảm TTAT giao thông vận tải theo mô hình xã hội hóa, trước mắt triển khai trên tuyến cao tốc Nội Bài - Lào Cai, tuyến cao tốc Hà Nội - Cầu Giẽ - Ninh Bình.

Những kết quả công tác TTKS, XLVP về TTATGT của lực lượng CSGT đã góp phần nâng cao hiệu lực QLNN về TTATGT, tăng cường kỷ cương pháp luật trong hoạt động giao thông, nâng cao sự hiểu biết và ý thức chấp hành luật giao thông của nhân dân; góp phần đắc lực kiềm chế TNGT, hạn chế ùn tắc giao thông trong điều kiện kết cấu HTGT còn yếu kém, phương tiện giao thông tăng nhanh, tổ chức giao thông còn bất hợp lý.

Tuy nhiên, công tác TTKS của lực lượng CSGT còn có tồn tại, bất cập, ảnh hưởng đến hiệu quả TTKS do: Công tác phân công, phân cấp hoạt động TTKS về TTATGT giữa Công an các cấp chưa hợp lý, chưa theo kịp với diễn biến tình hình thực tế.

Tình trạng chống người thi hành công vụ nói chung và lực lượng CSGT nói riêng trên các tuyến giao thông trong những năm gần đây diễn ra rất phức tạp, có xu hướng gia tăng, với tính chất mức độ rất nghiêm trọng. Theo báo cáo của Cục Cảnh sát giao thông, trong 05 năm qua (từ năm 2011 đến 2015) đã xảy ra 231 vụ chống CSGT, làm 01 đồng chí hy sinh, 76 đồng chí bị thương. Qua theo dõi phân tích cho thấy: về đối tượng, các đối tượng chống người thi hành công vụ đều là người điều khiển phương tiện ô tô, mô tô vi phạm các quy định của pháp luật khi tham gia giao thông, số đối tượng chống đối là lái xe ô tô tải, lái xe thuê cho các doanh nghiệp, công ty, lái xe riêng loại xe đắt tiền (siêu xe); Về hành vi, thường có thái độ không chấp hành, có lời nói, hành động lăng mạ chửi bới cán bộ chiến sỹ, bất hợp tác; không chấp hành hiệu lệnh của CSGT, lao thẳng xe vào cán bộ chiến sỹ đang làm nhiệm vụ; mang theo hung khí, dùng vũ lực tấn công lại lực lượng CSGT, thậm trí đe dọa trả thù cán bộ chiến sỹ và người thân; vu khống, tố cáo sai về CSGT.

Nguyên nhân của tình trạng chống người thi hành công vụ: Tình trạng chống người thi hành công vụ thể hiện sự xuống cấp đạo đức, coi thường kỷ

cương, pháp luật của một bộ phận lái xe. Tình trạng trên có nhiều nguyên nhân, song tập trung vào một số nguyên nhân chính sau: công tác đào tạo, sát hạch, cấp GPLX và quản lý lái xe đang còn nhiều vấn đề bất cập; từ trước năm 1995, lái xe là một nghề được quản lý chặt chẽ, có điều kiện; từ sau năm 1995, do yêu cầu xã hội, việc đào tạo được mở rộng và xã hội hóa, các điều kiện lái xe được nới rộng rất nhiều, việc sát hạch cấp GPLX ở nhiều nơi, nhiều lúc còn không đúng quy định, thậm chí có nhiều tiêu cực, dễ dãi; trong các học phần của công tác đào tạo lái xe, kỹ năng lái xe chưa được chú trọng đúng mức; đạo đức lái xe chỉ chiếm phần nhỏ; đặc biệt việc quản lý lái xe rất lỏng lẻo. Hiện nay có khoảng 90% lái xe là những thành phần xã hội hầu như không nằm trong các tổ chức nhà nước như trước năm 1995, họ là những lao động làm thuê cho các doanh nghiệp, công ty lại chịu áp lực của chủ xe, chủ hàng thuê khoán, chạy theo lợi nhuận cá nhân, doanh nghiệp, làm việc quá giờ lao động, ít được giáo dục, phổ biến pháp luật và ý thức kỷ luật; các biện pháp quản lý lái xe tuy được bộ chủ quản, các đơn vị, địa phương quan tâm nhưng thiếu chặt chẽ, thiết thực và thiếu nghiêm túc.

Các quy định của pháp luật về xử lý các hành vi chống người thi hành công vụ còn nhẹ, chưa đủ sức răn đe, các vụ chống người thi hành công vụ chưa được xử lý nghiêm theo quy định của Bộ luật hình sự, chủ yếu mới xử lý những vụ gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng, các vụ gây hậu quả ít nghiêm trọng thường chỉ XLVP hành chính do đó tính giáo dục, răn đe và phòng ngừa còn hạn chế. Nghị định số 208/2013/NĐ-CP ngày 17/12/2013 của Chính phủ quy định các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi chống người thi hành công vụ chưa đáp ứng với yêu cầu thực tiễn.

Bên cạnh đó, một số cán bộ chiến sỹ CSGT mặc dù đã được tập huấn, bồi dưỡng nghiệp vụ và văn hóa ứng xử nhưng nhận thức, năng lực, trình độ công tác của còn hạn chế, nhiều cán bộ công chức được chuyển từ các lực lượng khác về, kinh nghiệm TTKS trên đường bộ còn ít; thái độ, tác phong đôi khi chưa chuẩn mực; phương pháp ứng xử, giải quyết công việc chưa khéo léo. Có nơi, có lúc chưa tập trung xử lý; xử lý chưa triệt để, chưa kiên quyết đối với các hành vi

vi phạm ATGT đường bộ, nhất là người điều khiển phương tiện xe mô tô, xe gắn máy. Trong quá trình thực hiện nhiệm vụ TTKS, xử lý vi phạm TTATGT, còn có cán bộ chiến sĩ CSGT chưa chấp hành nghiêm túc quy trình TTKS, thực hiện chưa đúng những quy định về trình tự dừng xe, kiểm tra, kiểm soát.

Trang bị phương tiện, vũ khí, công cụ hỗ trợ phục vụ chiến đấu còn thiếu, một số phương tiện chưa đồng bộ, biên chế lực lượng hạn chế nên không đủ mạnh để thực thi nhiệm vụ.

Công tác thanh tra, kiểm tra, XLVP của lực lượng Thanh tra giao thông

Thanh tra giao thông cũng là lực lượng được nhà nước giao nhiệm vụ tiến hành công tác cưỡng chế ATGT. Luật giao thông đường bộ năm 2008 quy định các nhiệm vụ và quyền hạn của lực lượng Thanh tra giao thông tại Điều 86. Để tăng cường năng lực cho Thanh tra giao thông, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định 321/QĐ-TTg ngày 05/3/2010 về việc phê duyệt đề án "Tăng cường biên chế, trang thiết bị cho lực lượng thanh tra GTVT".

Hoạt động theo một chương trình, kế hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt hoặc thanh tra đột xuất khi cần. Thanh tra giao thông đường bộ đã thường xuyên mở các đợt cao điểm tăng cường công tác thanh tra, phát hiện và XLVP về các lĩnh vực GTVT đường bộ, trong đó trọng tâm là tăng cường thanh tra việc chấp hành tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm đối với kết cấu hạ tầng, phương tiện, hoạt động vận tải. Mục đích của hoạt động thanh tra là phòng ngừa và ngăn chặn kịp thời các hành vi vi phạm pháp luật, ảnh hưởng trực tiếp hoặc gián tiếp đến công tác bảo đảm TTATGT. Phối hợp với lực lượng CSGT kiểm tra vận tải hành khách, không để xảy ra hiện tượng xe dù, bến cóc.

Thống kê từ năm 2009 đến năm 2015, lực lượng Thanh tra giao thông tiến hành lập biên bản 786.212 vụ vi phạm; quyết định xử phạt, số tiền 1.272 tỷ đồng, tạm giữ 3.295 xe ô tô; giám sát đột xuất các kỳ sát hạch lái xe ô tô và mô tô (3.962 kỳ sát hạch ô tô, 4.348 kỳ sát hạch mô tô) nhằm tăng cường chất lượng, khả năng chuyên môn của người lái xe, góp phần đảm bảo TTATGT.[10].

Tuy nhiên, nhìn chung, kinh nghiệm chuyên môn, chất lượng công việc của thanh tra chuyên ngành GTVT vẫn chưa được như yêu cầu mong muốn; qua

kiểm tra thực tế, đã có tình trạng lực lượng Thanh tra giao thông thực hiện nhiệm vụ nhưng không có kế hoạch, làm việc tùy tiện không đúng địa bàn, không đúng thẩm quyền theo quy định của Luật Giao thông đường bộ 2008, quy định thực hiện tại các điểm giao thông tĩnh, thực tế hiện nay tình trạng lực lượng Thanh tra giao thông ra đường dừng phương tiện đã phổ biến, trong khi nhiều hành vi vi phạm không có thẩm quyền xử lý và vi phạm tiêu cực, tham nhũng. Năm 2014, Công an tỉnh Đắk Lắk, Công an thành phố Hải Phòng đã khởi tố 2 vụ án liên quan đến lực lượng Thanh tra giao thông tiêu cực, tham nhũng trong thực thi nhiệm vụ thanh tra, xử lý vi phạm TTATGT; hơn nữa lực lượng Thanh tra giao thông không được trang bị vũ khí công cụ hỗ trợ, không được đào tạo, tập huấn võ thuật nên khi xảy ra các tình huống chống người thi hành công vụ, tội phạm không có biện pháp xử lý, giải quyết.

3.2.10. Hợp tác quốc tế về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Những năm qua, thực hiện đường lối đối ngoại của Đảng và Nhà nước, Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải đã tham mưu cho Chính phủ chỉ đạo thực hiện nhiều hoạt động hợp tác quốc tế về TTATGT đường bộ như: ký kết các hiệp định, nghị định thư, bản ghi nhớ thảo thuận hợp tác quốc tế về TTATGT đường bộ; đón tiếp các đoàn và cử các đoàn ra nước ngoài trao đổi kinh nghiệm công tác bảo đảm TTATGT đường bộ; thực hiện các dự án hợp tác đào tạo cán bộ, trang bị phương tiện kỹ thuật nghiệp vụ phục vụ công tác bảo đảm TTATGT đường bộ; hợp tác quốc tế nghiên cứu khoa học, v.v...

Thực hiện ký kết các hiệp định, nghị định thư, bản ghi nhớ, thỏa thuận hợp tác quốc tế

Hiệp định giữa Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Lào, Thái Lan về tạo điều kiện thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua biên giới (ký ngày 26/11/1999) sau này là Hiệp định tạo thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa và người qua lại biên giới giữa các nước tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (Việt Nam, Lào, Thái Lan, Campuchia, Trung Quốc, Mianma; Bản sửa đổi MOU Việt Nam - Lào - Thái Lan về việc mở rộng phạm vi hoạt động cho phương tiện từ

hành lang kinh tế Đông - Tây; Hiệp định và Nghị định thư về tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện cơ giới đường bộ qua lại biên giới giữa Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Lào; Chương trình hợp tác giữa Ủy ban An toàn giao thông quốc gia với cơ quan hợp tác quốc tế Nhật bản (JICA), với Ngân hàng Thế giới về trang bị phương tiện, các thiết bị hiện đại trong giám sát giao thông, v.v...

Đón tiếp đoàn và cử đoàn ra nước ngoài trao đổi kinh nghiệm về công tác bảo đảm TTATGT

Riêng lực lượng Công an từ năm 2009 đến tháng 09 năm 2015 đã tiếp và trao đổi về TTATGT với các đoàn của các nước như đoàn (Đan Mạch, Công hòa Liên Bang Đức, Séc, Lào, Hà Lan, Nhật Bản, Ba Lan, Hiệp hội An toàn giao thông đường bộ toàn cầu); đồng thời đã cử nhiều đoàn cán bộ ra nước ngoài trao đổi kinh nghiệm về công tác bảo đảm TTATGT ở các nước tiên tiến trên thế giới (Anh, Đức, Thụy Sỹ, Thái Lan, Hòa Kỳ, Thụy Điển, Hàn Quốc, Ôxtrâylia, Trung Quốc, Malaixia, Singapo, Pháp, Bỉ, Nhật Bản, v.v...).

Thực hiện các dự án hợp tác, trang bị phương tiện kỹ thuật nghiệp vụ phục vụ bảo đảm TTATGT

Phối hợp với Ủy ban An toàn giao thông quốc gia thực hiện 02 hợp phần thuộc Dự án "ATGT đường bộ Việt Nam vốn vay Ngân hàng thế giới (Hợp phần B7 mua sắm, lắp đặt thiết bị camera giám sát trên tuyến quốc lộ trọng điểm, Hợp phần C1.1 xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu TNGT đường bộ) và Dự án tăng cường TTATGT trên các tuyến quốc lộ phía Bắc Việt Nam; phối hợp với Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật bản khảo sát triển khai tổng thể ATGT đường bộ Việt Nam; Dự án ATGT do Quỹ Bloomberg tài trợ thông qua Tổ chức Y tế thế giới về cưỡng chế thực hiện nồng độ cồn đối với lái xe. Việc triển khai các dự án, trong đó có tiến hành hợp tác quốc tế về mua sắm phương tiện kỹ thuật nghiệp vụ chuyên dùng, chuyển giao công nghệ, huấn luyện cán bộ sử dụng phương tiện đã từng bước ứng dụng những thành tựu khoa học - công nghệ vào công tác giữ gìn TTATGT.

Hợp tác đào tạo cán bộ làm công tác bảo đảm TTATGT

Là một nội dung luôn được Chính phủ, Bộ Công an, Bộ GTVT quan tâm. Đào tạo thông qua các dự án mua sắm phương tiện kỹ thuật phải đi học để tiếp

thu công nghệ mới về vận hành sử dụng. Ngoài ra học tập những trí thức quản lý TTATGT tại các nước tiên tiến Hoa Kỳ, các nước châu Âu, Nhật Bản, v.v... nâng cao trình độ ngoại ngữ, trình độ pháp luật, tham quan học tập về công nghệ giám sát TTATGT; học tập nâng cao năng lực cưỡng chế giao thông; khảo sát tổ chức giao thông, điều tra giải quyết TNGT, v.v...

3.3. Đánh giá thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam

3.3.1. Ưu điểm

Thứ nhất, công tác QLNN về TTATGT đã có những bước tiến, hệ thống pháp luật về TTATGT được xây dựng khá hoàn thiện, khắc phục những bất cập trong công tác QLNN và XLVP về TTATGT. Chiến lược, quy hoạch đã được nghiên cứu ban hành và triển khai thực hiện bài bản hơn; tình hình TTATGT đang có chuyển biến tích cực, ý thức chấp hành pháp luật GTĐB của người tham gia giao thông đã có những chuyển biến tích cực. Trên một số tuyến giao thông đã hình thành nét "Văn hóa khi tham gia giao thông", người tham gia giao thông đã ý thức được trách nhiệm với bản thân, cộng đồng, TNGT tiếp tục được kiềm chế và giảm cả 3 tiêu chí số vụ, số người chết và số người bị thương; đáng chú ý TNGT đặc biệt nghiêm trọng liên quan đến xe ô tô khách, xe tải nặng được kiềm chế; phục vụ đắc lực cho sự phát triển kinh tế - xã hội đất nước.

Thứ hai, Đảng, Nhà nước đã có những chỉ đạo kịp thời, sát sao, huy động được cả hệ thống chính trị và toàn xã hội vào cuộc; lựa chọn chủ đề năm ATGT năm 2015 là "Siết chặt quản lý kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện" với mục tiêu "Tính mạng con người là trên hết" lấy trọng tâm tác động là chủ phương tiện và người thực thi công vụ. Nhiều chủ trương chính sách đã thành công, điển hình là thực hiện chính sách đội mũ bảo hiểm bắt buộc đối với người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy (từ 15/12/2007) là một trong những thành công lớn của công tác bảo đảm TTATGT; tại Hội nghị Bộ trưởng toàn cầu về ATGT tại Mátxcơva từ ngày 19 đến ngày 20/11/2009 đánh giá chính sách đội mũ bảo hiểm của Việt Nam là một trong 6 điểm sáng về công tác ATGT toàn cầu và là bài học kinh nghiệm cho nhiều nước, nhất là các nước Bắc Phi. Đã cơ

bản giải quyết được tệ đua xe trái phép (diễn ra rất phức tạp vào những năm 90 của kế kỷ trước).

Thứ ba, công tác quản lý, duy tu, duy trì hệ thống HTGT đường bộ kịp thời và hiệu quả, đảm bảo giao thông êm thuận, thông suốt, an toàn, duy trì khả năng khai thác bình thường của hệ thống GTVT đường bộ. Nhiều dự án đã hoàn thành và đưa vào khai thác, đặc biệt là Dự án nâng cấp mở rộng Quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên, các tuyến cao tốc, v.v... cũng như các công trình giao thông nông thôn, các cầu treo, cầu dân sinh ở khu vực đồng bào dân tộc miền núi đã góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, phục vụ nhu cầu đi lại tốt hơn của nhân dân cả nước.

Thứ tư, công tác quản lý và điều hành giao thông, tổ chức giao thông đã có những bước chuyển tích cực, về cơ bản đã đáp ứng nhu cầu về giao thông và nhu cầu đi lại của người dân. Công tác vận tải hành khách có những chuyển biến tích cực, chất lượng dịch vụ vận tải không ngừng được nâng cao thông qua việc điều chỉnh hợp lý các luồng tuyến vận tải; cải thiện chất lượng phương tiện, nâng cao ý thức của đội ngũ nhân viên phục vụ, v.v... Hoạt động của các bến, bãi dần đi vào nề nếp, hạn chế tình trạng lộn xộn, tranh giành khách.

Thứ năm, công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT tiếp tục được quan tâm và đẩy mạnh, Ủy ban An toàn giao thông quốc gia và các bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp, các tổ chức phi Chính phủ đã tổ chức nhiều hoạt động tuyên truyền với quy mô cả nước, hình thức phong phú, đa dạng tạo được sự quan tâm của toàn xã hội đến công tác bảo đảm TTATGT; các cơ quan thông tấn báo chí ở Trung ương và địa phương đã phản ánh kịp thời tình hình TTATGT; hướng dẫn người tham gia giao thông thực hiện quy định pháp luật; nâng cao nhận thức của nhân dân về TTATGT, phòng tránh TNGT.

Thứ sáu, công tác thanh tra, kiểm tra và TTKS, XLVP đã được tăng cường và có nhiều đổi mới; ngoài lực lượng CSGT, Bộ Công an đã chỉ đạo Công an các địa phương tăng cường các lực lượng khác như: Cảnh sát trật tự, Cảnh sát cơ động, công an xã, phường tham gia công tác bảo đảm TTATGT. Lực lượng Thanh tra giao thông đã tập trung thực hiện kiểm tra điều kiện bảo đảm TTATGT

trong kinh doanh vận tải, kiểm soát tải trọng xe, công tác quản lý kỹ thuật phương tiện, đào tạo, sát hạch dần đi vào chiều sâu, ứng dụng khoa học kỹ thuật trong công tác sát hoạch, cấp GPLX. Thanh tra giao thông, CSGT và các lực lượng liên quan chủ động lập kế hoạch phối hợp, bố trí lực lượng hướng dẫn giao thông kịp thời khi có sự cố.

Thứ bảy, tiếp tục triển khai tái cơ cấu thị trường, tăng cường kết nối, nâng cao năng lực, hiệu quả, chất lượng các phương thức vận tải đã giảm áp lực cho đường bộ, đặc biệt là việc tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin như hệ thống giám sát TTATGT đường bộ tại một số tuyến quốc lộ và giao thông đô thị khai thác dữ liệu thiết bị giám sát hành trình xe ô tô, v.v... đã giúp nâng cao chất lượng dịch vụ, chấn chỉnh hành vi, tạo thuận lợi cho người dân.

3.3.2. Hạn chế, tồn tại

Bên cạnh những kết quả đạt được, QLNN về TTATGT đường bộ vẫn còn bộc lộ những hạn chế cơ bản sau đây:

Một là, kết cấu HTGT còn nhiều bất cập, nhất là các đô thị lớn. HTGT chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải và tăng nhanh của phương tiện giao thông. Tiến độ thi công nhiều dự án chậm. Tình hình vi phạm, tái lấn chiếm hành lang ATGT đường bộ, diễn biến phức tạp, giải quyết vi phạm hành lang ATGT chưa thực hiện đúng tiến độ. Hệ thống ATGT trên đường tuy đã có nhiều cố gắng đầu tư nhưng còn thiếu nhiều so với yêu cầu. Hành lang bảo vệ đường bộ đã được tập trung giải tỏa nhưng những nơi tập trung dân cư chưa được giải phóng triệt để; nhiều nơi đã để tái lấn chiếm.

Thực hiện chức năng QLNN của chính quyền cơ sở tại một số địa phương còn nhiều yếu kém, giải quyết thiếu kiên quyết, triệt để những vi phạm hành lang bảo vệ công trình giao thông; để mặc chiếm dụng lòng đường, vỉa hè làm nơi trông giữ xe; chưa tổ chức tốt đường gom, điểm đấu nối nhập làn xe.

Phương tiện giao thông tăng quá nhanh, trong khi cơ sở hạ tầng phát triển chưa theo kịp là một trong những nguyên nhân dẫn đến TNGT. Trong những năm gần đây, số lượng phương tiện GTĐB trên toàn quốc không ngừng

gia tăng về số lượng và chủng loại, nhất là mô tô, xe gắn máy tăng đột biến. Mật độ phương tiện tham gia giao thông càng lớn, tốc độ phương tiện tham gia giao thông càng cao thì khả năng xảy ra TNGT càng nhiều và chất lượng phương tiện giao thông không đảm bảo cũng là yếu tố dễ dẫn đến TNGT. Trong khi đó cơ sở hạ tầng kỹ thuật chưa phát triển theo kịp để đáp ứng với số lượng gia tăng của phương tiện giao thông, sự phân bổ dân cư và quản lý dân cư thiếu đồng bộ, dẫn đến tình trạng lưu lượng phương tiện tham gia giao thông với mật độ cao, cùng với việc chấp hành các quy tắc giao thông chưa nghiêm, dẫn đến UTGT và TNGT xảy ra nhiều và tính chất ngày càng nghiêm trọng hơn.

Kết quả kiềm chế, giảm TNGT chưa vững chắc, số người chết và bị thương do TNGT vẫn rất cao, còn tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng TNGT; TNGT đặc biệt nghiêm trọng vẫn xảy ra *(xem phụ lục 2, 3)*. UTGT, nhất là giờ cao điểm vẫn diễn ra phức tạp (chủ yếu tại Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh), đã và đang trở thành vấn đề nhức nhối của toàn xã hội.

Hai là, tổ chức giao thông, công tác cải tạo và xóa các điểm đen TNGT còn nhiều bất cập cần phải được giải quyết như trình tự, thủ tục xác định và tiến hành xử lý điểm đen; tiến độ khắc phục, xử lý điểm đen còn chậm, nguồn vốn còn hạn chế. Các ngành chức năng chưa có sự phối hợp trong việc phát hiện và xử lý nghiêm những vi phạm về trật tự đô thị, hành lang ATGT, vi phạm về TTATGT ở địa bàn giao thông tĩnh. Đặc biệt, chưa có sự phối hợp giữa các cơ quan nhà nước có thẩm quyền với chính quyền các cấp trong giải pháp xử lý các điểm đen về TNGT trên các tuyến giao thông; thậm chí còn để phát sinh các điểm đen mới.

Nhìn chung việc giải quyết điểm đen, tụ điểm phức tạp về TTATGT đã được các cơ quan chức năng tập trung chỉ đạo giải quyết.

Tuy nhiên việc giải quyết điểm đen về TNGT vẫn còn gặp nhiều khó khăn nhất là những bất cập về cơ sở HTGT, nhiều nơi cầu, đường bị xuống cấp, nhiều nơi mặt đường bị lún tạo sống trâu lồi lõm sâu nên người điều khiển xe rất dễ bị lạc tay lái, dọc hai bên đường trên tuyến quốc lộ có nhiều đoạn giữa mép đường

và lòng đường tạo gờ cao thấp; hệ thống cống thoát nước dọc tuyến Quốc lộ 1A xây dựng bất hợp lý, chất lượng thấp dẫn đến gây TNGT cho người tham gia giao thông, nhiều công trình, nhà ở xây dựng kiên cố che khuất tầm nhìn, nhất là tại các ngã ba, ngã tư đã được kiến nghị nhưng chưa có biện pháp giải quyết kịp thời; một số điểm vẫn còn thiếu biển báo hiệu, vạch kẻ đường, sơn gờ giảm tốc, đèn tín hiệu...

Ba là, công tác thẩm định ATGT còn nhiều tồn tại, các cơ quan có liên quan chưa nhận thức đầy đủ về trách nhiệm phối hợp thực hiện thẩm định ATGT; chưa có tiêu chí thẩm định ATGT và hướng dẫn thống nhất về thẩm định ATGT; nguồn tài chính cho thực hiện thẩm định ATGT chưa được xác định rõ, gây khó khăn cho công tác thẩm định; danh mục thực hiện thẩm định ATGT cho các cơ quan quản lý đường bộ chưa tính đến những điểm đặc thù; phân tích, đánh giá một cách khoa học về TNGT chưa được tiến hành hiệu quả vì những hạn chế trong việc sử dụng cơ sở dữ liệu về TNGT và số liệu thống kê đường bộ không đầy đủ.

Bốn là, công tác quản lý và kiểm định các loại phương tiện giao thông còn nhiều bất cập. Kiểm định ô tô bằng dây chuyền, thiết bị hiện đại nhưng tình trạng chủ phương tiện mượn phụ tùng để kiểm định, việc giám sát chất lượng kiểm định đối với các đơn vị đăng kiểm chưa đồng đều, nhất là các trạm kiểm định thuộc Sở Giao thông vận tải, v.v... nên vẫn còn xe không đảm bảo an toàn kỹ thuật hoạt động. Hiện tượng tiêu cực trong công tác kiểm định các loại phương tiện GTĐB vẫn còn tồn tại, gây bức xúc trong dư luận. Các cơ quan chức năng mới chú trọng công tác đăng kiểm, còn coi nhẹ công tác quản lý hậu đăng ký, đăng kiểm. Thực tế có nhiều chủ sở hữu tự ý thay đổi các thiết bị như đèn, còi không đúng quy định hoặc tuỳ tiện thay đổi kết cấu, nâng tải trọng phương tiện; nhiều phương tiện quá niên hạn sử dụng vẫn còn lưu hành.

Công tác thanh tra, kiểm tra và TTKS, XLVP nhiều thời điểm chưa thật quyết liệt, thường xuyên. Hoạt động TTKS, XLVP về TTATGT hiện nay mới chỉ tập trung ở các tuyến quốc lộ, đường tỉnh, các đô thị, đường huyện, địa bàn nông thôn chưa được quan tâm nhiều. Một bộ phận cán bộ, công chức được giao thẩm quyền còn vi phạm quy trình, chế độ công tác, tiêu cực, những nhiễu chủ phương

tiện và người tham gia giao thông. Việc phối hợp giữa các cơ quan chức năng còn thiếu đồng bộ, chưa chặt chẽ, còn có biểu hiện đùn đẩy, né tránh "*dễ làm, khó bỏ*". Việc phân công, phân cấp công tác bảo đảm TTATGT chưa hợp lý, trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật, ứng dụng khoa học - công nghệ trong hoạt động TTKS còn hạn chế.

Năm là, công tác đào tạo, sát hạch, cấp GPLX và quản lý người điều khiển phương tiện giao thông còn nhiều tồn tại. Ở một số cơ sở đào tạo, sát hạch, cấp GPLX cơ giới đường bộ, điều kiện vật chất, kỹ thuật vẫn còn hạn chế; trình độ quản lý, năng lực chuyên môn của đội ngũ giáo viên dạy lái còn nhiều bất cập; vẫn còn hiện tượng tiêu cực trong sát hạch, cấp GPLX, nhất là ở những trung tâm sát hạch chưa lắp đặt thiết bị chấm điểm tự động và đối với việc sát hạch, cấp GPLX mô tô. Nội dung đào tạo chưa chú trọng bảo đảm chất lượng chuyên môn và chưa thật sự quan tâm đến giáo dục đạo đức nghề nghiệp cho lái xe; chưa chuẩn bị chu đáo về ý thức phục vụ trong kinh doanh vận tải và kiến thức văn hóa giao thông. Việc quản lý người điều khiển phương tiện giao thông sau khi cấp GPLX, nhất là đội ngũ lái xe chuyên nghiệp còn bị buông lỏng. Việc khám sức khỏe cho lái xe không thường xuyên và thiếu nghiêm túc, nên một số lái xe không bảo đảm sức khỏe, thậm chí nghiện ma tuý vẫn được cấp, đổi GPLX; giáo trình giảng dạy chưa đáp ứng yêu cầu về nội dung và chất lượng; chưa tiến hành tập huấn thường xuyên và đào tạo lại đối với các giáo viên và sát hạch viên để cập nhật và nâng cao kỹ năng của giáo viên phù hợp với những công nghệ mới trong lĩnh vực GTĐB; các hiện tượng tiêu cực trong đào tạo, cấp GPLX vẫn còn tồn tại, dẫn đến tình trạng có người có GPLX nhưng không hiểu biết Luật GTĐB nên khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đã vi phạm các quy tắc giao thông và dễ gây TNGT.

Công tác quản lý phương tiện GTĐB ở Việt Nam chưa có một hệ thống kết nối cơ sở dữ liệu hiện đại cũng như cơ chế chia sẻ thông tin. Với hệ thống quản lý phương tiện hiện tại, số lượng các phương tiện hỏng hóc không còn được sử dụng cũng không được quản trị phục vụ cho công tác quản lý. Tình trạng này dẫn tới số liệu phương tiện hiện đang được quản lý cao hơn so với số

lượng phương tiện đang lưu hành thực tế. Pháp luật đã quy định về chuyển đổi tên sở hữu phương tiện khi mua, bán, cho, tặng... Song, trên thực tế việc này chủ yếu được thực hiện đối với ô tô. Công tác quản lý các phương tiện khác như xe công nông, xe ba gác, xe lôi, xe đạp điện, xe máy điện, v.v... còn hạn chế nhiều. Số lượng các phương tiện này được đăng ký chiếm tỷ lệ nhỏ và rất khó quản lý đối với các phương tiện tự chế của người dân.

Sáu là, công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT 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 ATGT, tháng ATGT, v.v...; còn thiên về tuyên truyền trên các phương tiện thông tin đại chúng mà chưa chú ý đúng mức việc phổ biến, hướng dẫn, giáo dục pháp luật trong nhà trường, tại cơ sở nơi người dân cư trú và làm việc. Nội dung tuyên truyền chưa sâu, thường chỉ tập trung vào một số vấn đề có tính thời sự. Phương thức tổ chức tuyên truyền chưa thực sự phù hợp với từng vùng, từng đối tượng, nhất là đồng bào ở nông thôn, vùng sâu, vùng xa, vùng dân tộc thiểu số; chưa đạt được mục tiêu cơ bản nhất là làm chuyển biến ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, chưa tạo được thái độ lên án của xã hội đối với các hành vi tuỳ tiện, ngang nhiên vi phạm các quy định của pháp luật về TTATGT.

Bảy là, việc ban hành văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành đạo luật về giao thông còn chậm; có văn bản ban hành trái luật, vượt thẩm quyền hoặc trùng dẫm, chồng chéo, chưa thống nhất và thiếu khả thi nhưng chậm được sửa đổi, bổ sung, v.v... hoặc ban hành chỉ để giải quyết những vấn đề bức xúc trước mắt mà không có sự tính toán kỹ lưỡng những vấn đề phát sinh tiếp theo, như việc quy định cấm các loại xe tự chế, xe ba bánh lưu hành mà không chuẩn bị giải pháp thay thế, do đó đã gây ra bức xúc trong xã hội.

Một số quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008, chưa đầy đủ hoặc chưa phù hợp với tình hình thực tiễn nên cũng đã ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng, hiệu quả tổ chức triển khai thực hiện pháp luật.

3.3.3. Nguyên nhân tồn tại

Những tồn tại trên là do sự lơi lỏng trong công tác QLNN, chỉ đạo, điều hành thực hiện các giải pháp bảo đảm TTATGT chưa thường xuyên, liên tục và mạnh mẽ; ý thức tự giác chấp hành pháp luật TTATGT của một bộ phận người tham gia giao thông vẫn còn kém. Có thể xác định nguyên nhân cơ bản của những hạn chế của QLNN về TTATGT đường bộ như sau:

Thứ nhất, các vấn đề về quản lý và thể chế.

Ở một số địa phương, cơ quan, đơn vị chưa duy trì thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa. Tổ chức bộ máy QLNN về TTATGT chưa đủ mạnh, sự phối hợp giữa các cơ quan tổ chức chịu trách nhiệm về ATGT chưa cao, mặt khác còn trùng lặp chức năng và thiếu trao đổi thông tin số liệu giữa các cơ quan; việc thực hiện các biện pháp ATGT còn chậm trễ, chưa kiên trì, liên tục, ý thức, nhận thức về các quy định, quy tắc ATGT và các biện pháp an toàn của một số bộ phận còn thiếu; hạn chế về nguồn nhân lực và tài chính; phát triển kết cấu hạ tầng chưa đáp ứng được sự gia tăng các phương tiện cơ giới đường bộ, v.v…; thiếu năng lực quy hoạch trong các cơ quan chịu trách nhiệm, đặc biệt ở vùng nông thôn; thiếu sự phối hợp với các cơ quan có trách nhiệm trong các ngành khác nhau; thiếu các hướng dẫn, tiêu chuẩn về kiểm soát điều khiển giao thông; thiếu các hoạt động giáo dục ở các khu vực ngoại thành; hệ thống cấp cứu y tế trong các bệnh viện chưa phát triển. Thiếu sự phối hợp trong quy hoạch hệ thống giao thông; công tác quy hoạch không hợp lý, không phù hợp với tốc độ gia tăng của phương tiện và người tham gia giao thông. Chưa có biện pháp phối hợp đồng bộ với các lực lượng để xử lý triệt để các trường hợp xe tải và xe khách đã quá niên hạn sử dụng theo quy định. Hạn chế về mức độ ứng dụng công nghệ thông tin tiếp tục ảnh hưởng đến hiệu quả của công tác QLNN, đặc biệt là công tác quản lý, điều hành GTVT, kiểm tra, giám sát, XLVP, đăng kiểm phương tiện, đào tạo, sát hạch, cấp GPLX, hành vi của người tham gia giao thông, lái xe và chủ

doanh nghiệp vận tải, công tác thống kê dữ liệu, cập nhật thông tin giữa bộ, ngành, địa phương, giữa các lực lượng còn chưa đáp ứng được yêu cầu.

Thứ hai, các vấn đề về kết cấu hạ tầng và quản lý giao thông.

Hệ thống cơ sở HTGT trong những năm gần đây đã từng bước được củng cố, sửa chữa, nâng cấp và xây dựng mới tạo thuận lợi cho hoạt động giao thông đi lại, giao lưu văn hóa, lưu thông hàng hóa, phát triển kinh tế. Tuy nhiên, cơ sở HTGT còn tồn tại một số vấn đề ảnh hưởng đến TTATGT và là nguyên nhân dẫn đến TNGT hiện nay, đó là:

Hệ thống GTĐB và quỹ đất cho giao thông vẫn còn thiếu, chưa cân đối và chưa hoàn thiện, tổ chức giao thông chưa khoa học như: đường hẹp, giao thông hỗn hợp, hành lang ATGT bị lấn chiếm, các điểm đấu nối chưa hợp lý, hệ thống vạch sơn kẻ đường không được tu bổ thường xuyên, nhiều đoạn không rõ, dẫn đến việc phân chia làn đường, phần đường không rõ ràng; việc làm gờ sơn, vạch sơn giảm tốc ở các đoạn đường cong, nguy hiểm nhiều chỗ còn thiếu, bị hư hỏng.

Nhiều tuyến đường xuống cấp nghiêm trọng, chưa được sửa chữa, tu bổ kịp thời; một số tuyến đường đang được đầu tư nâng cấp, nhưng quá trình thi công kéo dài, gây trở ngại cho hoạt động giao thông.

Thứ ba, các vấn đề về giao thông đường bộ.

Cơ sở vật chất, phương tiện tại các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe đã cũ, không có đủ các trung tâm đào tạo và sát hạch lái xe để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của xã hội; thiếu sự quản lý lái xe sau khi được cấp GPLX; thiếu giáo viên đào tạo lái xe tại các trung tâm và thiếu sự thống nhất trong hệ thống sát hạch; kỹ thuật lái xe kém, lái xe nhưng không có GPLX, sử dụng GPLX giả, vấn đề sức khỏe, v.v... Bảo dưỡng phương tiện kém bao gồm cả xe mô tô; sử dụng xe quá niên hạn sử dụng; xe tải thường chở quá tải; sự bất cẩn của một số lái xe chuyên nghiệp như lái xe khách, xe tải và taxi; vẫn còn hiện tượng xe chở khách đường dài vi phạm quy định.

Sự gia tăng của phương tiện giao thông cá nhân trong giai đoạn xã hội phát triển đã cơ bản đáp ứng yêu cầu của nhiều gia đình trong khi giao thông

công cộng chưa đáp ứng, trong khi đó ý thức chấp hành các quy định của pháp luật về TTATGT yếu kém.

Thứ tư, các vấn đề về cưỡng chế thi hành luật.

Thiếu hệ thống kiểm soát giao thông phù hợp, trang thiết bị phục vụ tuần tra và cưỡng chế thi hành luật tuy đã được đầu tư nhưng về cơ bản vẫn còn thiếu so với nhu cầu; năng lực cưỡng chế của các tổ chức và cá nhân có thẩm quyền còn hạn chế; cơ sở dữ liệu về TNGT chưa hoàn chỉnh, việc quản lý số liệu còn phức tạp chưa đáp ứng được yêu cầu.

Thứ năm, các vấn đề về tuyên truyền, giáo dục.

Công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật nói chung và phổ biến giáo dục pháp luật giao thông nói riêng còn thiếu chiến lược, kế hoạch cụ thể, chưa thống nhất. Đa số người tham gia giao thông thiếu những hiểu biết cần thiết về các quy tắc ứng xử khi tham gia giao thông và ngay cả một số nhân viên các cơ quan bảo vệ pháp luật cũng chưa thật sự nắm vững các quy định của Luật giao thông đường bộ và các văn bản liên quan. Tuyên truyền, giáo dục pháp luật trên các phương tiện thông tin đại chúng như báo viết, báo nói, báo hình... hiệu quả chưa cao vì số người tiếp cận thông tin không nhiều, hơn nữa người dân chưa có thói quen tìm hiểu pháp luật. Tuyên truyền, giáo dục pháp luật giao thông dưới các hình thức sân khấu, panô, áp phích, mít tinh, các cuộc thi tìm hiểu luật giao thông, v.v... được tiến hành theo từng thời điểm nên cũng gây cho mọi người cảm giác chấp hành luật giao thông theo thời điểm.

Thứ sáu, việc ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản pháp luật về TTATGT còn bất cập. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật tuy ban hành nhiều nhưng chưa đồng bộ, một số quy định chưa phù hợp thực tiễn, chậm được rà soát sửa đổi, bổ sung. Việc tổ chức triển khai pháp luật về bảo đảm TTATGT trong hệ thống các cơ quan QLNN từ trung ương đến địa phương chưa thật tích cực, quyết liệt và triệt để, có tình trạng "khoán" cho cơ quan chức năng.

Thứ bảy, việc xây dựng chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông chưa bảo đảm tính đồng bộ, khoa học. Nhiều công trình xây dựng kết cấu HTGT còn kéo dài, dang dở, kém hiệu quả. Quy hoạch phát triển đô thị, khu dân cư, khu

công nghiệp, khu hành chính chưa đồng bộ với phát triển kết cấu HTGT. Tỷ lệ đất dành cho giao thông ở các đô thị hiện nay rất thấp.

Thứ tám, quy định phân công, phân cấp QLNN về TTATGT giữa các cơ quan chức năng và giữa cơ quan chức năng với chính quyền địa phương chưa rõ ràng, còn nhiều bất cập, nên khó xác định trách nhiệm, chưa phù hợp với tình hình hiện nay, trách nhiệm QLNN về TTATGT được cho là trách nhiệm chung, không có bộ, ngành nào chủ trì, chịu trách nhiệm chính, nhiều nhiệm vụ trùng dẫm, nên đã xuất hiện tình trạng đùn đẩy, né tránh, cục bộ ngành, thiếu sự phối hợp chặt chẽ giữa các ngành, các cấp trong công tác này; một số địa phương, cấp, ngành chưa thực sự quan tâm đến công tác bảo đảm TTATGT, dẫn đến QLNN về TTATGT còn hạn chế.

Thứ chín, chưa có văn bản luật điều chỉnh riêng QLNN về TTATGT đường bộ mà được quy định chung trong Luật giao thông đường bộ, nên không phân định rõ được quản lý GTVT và quản lý TTATGT, trong khi TTATGT là một bộ phận của trật tự, an toàn xã hội, thuộc trách nhiệm của ngành Công an. Qua nghiên cứu, khảo sát, ở hầu hết các nước trên thế giới, công tác này được giao cho lực lượng Cảnh sát chịu trách nhiệm chính, từ việc đăng ký, quản lý phương tiện giao thông, kiểm tra kỹ thuật an toàn của phương tiện giao thông, tổ chức giao thông, cưỡng chế thi hành Luật giao thông đường bộ, điều tra giải quyết TNGT, tuyên truyền, hướng dẫn luật, v.v...

Tổ chức bộ máy QLNN về TTATGT còn bộc lộ nhiều điểm bất hợp lý, chồng chéo, nhất là trong quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện giao thông. Việc phối hợp trách nhiệm giữa các bộ, ngành có liên quan trong công tác QLNN về TTATGT đường bộ chưa chặt chẽ; thời gian qua, có tình trạng các bộ, ngành khi ban hành các quy định quản lý để thực hiện trách nhiệm của mình trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, thường chưa chú trọng đến nhiệm vụ cũng như tác động đến yêu cầu quản lý của các bộ, ngành khác, dẫn đến nhiều văn bản pháp luật còn trùng chéo, vướng mắc phát sinh về quản lý trên thực tế còn nhiều, chưa được giải quyết triệt để, thiếu thống nhất, thiếu đồng bộ trong xây dựng và tổ chức thực hiện những quy định của

Luật Giao thông đường bộ.

Thứ mười, chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức có thẩm quyền thực thi nhiệm vụ về lĩnh vực TTATGT cả về trình độ năng lực và phẩm chất còn chưa tương xứng với yêu cầu nhiệm vụ được giao. CSGT, Cảnh sát trật tự, Thanh tra giao thông là lực lượng nòng cốt, xung kích trong công tác bảo đảm TTATGT đã được quan tâm tăng biên chế và trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ. Tuy nhiên, so với yêu cầu còn thiếu, chưa có chính sách đãi ngộ thỏa đáng, nhất là kinh phí cho bảo đảm TTATGT ở cấp xã, phường hầu như chưa có; phương tiện, thiết bị kỹ thuật chưa đảm bảo, nhất là thiết bị công nghệ tiên tiến, hiện đại được ứng dụng trong công tác bảo đảm TTATGT còn hạn chế. Một số cán bộ, công chức trong khi thi hành nhiệm vụ còn tiêu cực, vi phạm quy trình, chế độ công tác, thái độ, lễ tiết tác phong chưa đúng mực làm ảnh hưởng đến uy tín của lực lượng và hiệu lực thực thi pháp luật.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Trên cơ sở những nội dung và các điều kiện đảm bảo quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ được luận giải ở Chương 2, tại Chương 3, luận án đã đi sâu phân tích làm rõ thực trạng giao thông đường bộ và quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở nước ta từ năm 2007 đến năm 2015. Qua đó, đánh giá tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ đã được Đảng, Nhà nước quan tâm, lãnh đạo, chỉ đạo, để khẳng định vấn đề ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông và vi phạm trật tự, an toàn giao thông đã được cải thiện đáng kể. Trên cơ sở phân tích, đánh giá khách quan thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ gắn với từng nội dung của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và các điều kiện đảm bảo của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, luận án khẳng định quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là cơ bản và quan trọng.

Bên cạnh đó, luận án chỉ rõ những hạn chế, bất cập và yếu kém trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ như: kết cấu hạ tầng giao thông, tổ chức giao thông, công tác cải tạo và xóa các điểm đen tai nạn giao thông, công tác thẩm định an toàn giao thông, công tác quản lý và kiểm định các loại phương tiện giao thông; công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe và quản lý người điều khiển phương tiện giao thông; tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; việc ban hành văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành đạo luật về giao thông còn chậm.

Đồng thời phân tích chỉ rõ nguyên nhân dẫn đến những hạn chế, bất cập và yếu kém của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ như: các vấn đề về quản lý và thể chế; về kết cấu hạ tầng và quản lý giao thông; về giao thông đường bộ; về cưỡng chế thi hành luật; các vấn đề về tuyên truyền, giáo dục; việc ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; xây dựng chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông; phân công, phân cấp quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức.

Những vấn đề này sẽ làm cơ sở cho việc dự báo tình hình và đề xuất các giải pháp, nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Chương 4.

Chương 4
PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM

4.1. Phương hướng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam

4.1.1. Dự báo tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong thời gian tới

Trên cơ sở phân tích các yếu tố tác động đến công tác bảo đảm TTATGT dự báo trong thời gian tới, đối tượng tham gia giao thông sẽ phát triển mạnh cả về số lượng và thành phần đối tượng tham gia. Bên cạnh sự vào cuộc mạnh mẽ của các cơ quan chức năng, trong những năm tới, ý thức chấp hành quy tắc về ATGT của người tham gia giao thông nói chung, người điều khiển phương tiện giao thông nói riêng sẽ được nâng lên. Các cấp ủy đảng, chính quyền, đoàn thể và các cơ quan chức năng sẽ triển khai thực hiện quyết liệt hơn Chỉ thị số 18-CT/TW của Ban Bí thư Trung ương Đảng, Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP, Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP, các nghị định của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực TTATGT. Với chương trình, kế hoạch hành động quyết liệt của các ngành, các cấp, cùng với đó, GTĐB sẽ tiếp tục được đầu tư phát triển mạnh, đầu tư kết cấu HTGT sẽ được cải thiện và nâng cấp, các yếu tố đảm bảo ATGT tuy được cải thiện nhưng vẫn chưa thể đáp ứng được yêu cầu. Do đó, dự báo tình hình TNGT trong những năm tới còn có nhiều diễn biến phức tạp, nghiêm trọng, không ổn định, thiếu bền vững, lúc tăng lúc giảm, tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng về số vụ, số người chết, số người bị thương và thiệt hại về tài sản, v.v...

Về phương tiện giao thông: phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, nhất là mô tô, xe gắn máy tăng nhanh về số lượng, chủng loại, không chỉ ở đô thị mà cả ở nông thôn do nhiều nguyên nhân: kinh tế dần phục hồi, đời sống nhân dân được cải thiện; các vùng nông thôn, vùng sâu, vùng xa điều kiện về HTGT còn kém, chưa có phương tiện vận tải công cộng thì phương tiện giao

thông chủ yếu vẫn là các loại xe mô tô, xe gắn máy 2 bánh, v.v... Đặc biệt, các loại xe ô tô cá nhân sẽ tăng đột biến không chỉ ở đô thị mà cả ở nông thôn do lộ trình hội nhập kinh tế, Việt Nam ký kết Hiệp định TPP, Hiệp định thương mại tự do với EU và cộng đồng các nước ASEAN. Do vậy, Việt Nam sẽ có nhiều thuận lợi và cũng có một số khó khăn mới nhất là sự cạnh tranh giảm giá xe ô tô giữa các doanh nghiệp lắp ráp xe trong nước cũng như nhập khẩu, sự gia tăng về xe máy điện, tần suất hoạt động GTVT tăng và nhộn nhịp hơn và sẽ có tác động lớn đến TTATGT.

Về kết cấu HTGT đường bộ cũng có những chuyển biến, phát triển, mở rộng về số lượng và chất lượng, tạo thuận lợi cho đi lại, phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội, v.v... Dự báo nguyên nhân của tình hình TTATGT: ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT của người dân tuy có tiến bộ nhưng vẫn chưa thể đạt được mức độ tự giác cao, hành vi điều khiển phương tiện chạy quá tốc độ quy định, tránh vượt sai quy định, điều khiển phương tiện giao thông trong tình trạng sử dụng chất kích thích, sử dụng rượu bia, chở quá tải vẫn sẽ là nguy cơ gây tai nạn nhiều nhất, lỗi chủ yếu đều thuộc về ý thức chủ quan của người điều khiển phương tiện giao thông khi tham gia giao thông không chấp hành các quy định của Luật giao thông đường bộ; tiếp đến là các yếu tố về kiểm tra ATGT đối với các phương tiện và các điều kiện bảo đảm khác về GTĐB; TNGT xảy ra mà nguyên nhân do ý thức chủ quan của người điều khiển phương tiện xe mô tô, xe gắn máy không chấp hành các quy định của Luật giao thông đường bộ là nhiều nhất, tiếp đó là do lái xe tải và xe khách; đáng chú ý, đối tượng gây ra TNGT là người đi bộ có chiều hướng gia tăng không chỉ ở các địa bàn đô thị mà cả trên các tuyến và địa bàn giao thông khác, v.v... Chủ thể chính trong các vụ TNGT và vi phạm TTATGT vẫn cơ bản là các đối tượng trên 18 tuổi gây ra. Tuy nhiên, cũng có những thay đổi nhất định về thành phần đối tượng, do điều kiện đời sống vật chất xã hội ngày càng cao, nên thành phần đối tượng là học sinh phổ thông trung học, phụ nữ, thanh thiếu niên sẽ có điều kiện trang bị các phương tiện cá nhân không chỉ mô tô mà cả ô tô, sử dụng xe cơ giới nhiều hơn và số người này sẽ tham gia giao thông nhiều hơn.

Phương tiện liên quan đến tai nạn trong các vụ TNGT đường bộ đã khảo sát chủ yếu vẫn là mô tô, xe gắn máy. Trong những năm tới, do phương tiện là ô tô sẽ phát triển mạnh với nhiều nhãn hiệu và chủng loại khác nhau... nhiều người có nhu cầu học lái xe ô tô và mượn, thuê xe ô tô phục vụ nhu cầu đi lại tăng lên, phương tiện gây tai nạn là ô tô cũng sẽ tăng hơn trước. Mặc khác trong những năm tới, xe máy điện tham gia giao thông cũng sẽ tăng do thân thiện với môi trường nên nhiều người sử dụng. Đáng chú ý, phương tiện xe máy điện tham gia hoạt động vận tải có thể đạt tốc độ 40 km/h nhưng hệ thống phanh và đèn tín hiệu không đảm bảo, tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây tai nạn với hậu quả nghiêm trọng. Vì vậy trong những năm tới TNGT do người sử dụng phương tiện xe máy điện cũng sẽ gia tăng.

Về lỗi trong các vụ TNGT trên toàn quốc trong thời gian tới sẽ vẫn là chủ quan vi phạm quy tắc đảm bảo TTATGT, cụ thể như: chạy quá tốc độ, đi không đúng phần đường, tránh, vượt không đúng quy định, chuyển hướng không đúng quy định, v.v... Bên cạnh đó tình trạng uống rượu, bia quá nồng độ quy định, sử dụng chất kích thích khi điều khiển phương tiện gây tai nạn nghiêm trọng cũng có chiều hướng gia tăng. Ngoài ra, các hành vi vi phạm về không đảm bảo kỹ thuật an toàn phương tiện cũng có xu hướng tăng, v.v...

Mặc dù Đảng, Nhà nước và các cơ quan ban ngành chức năng, chính quyền các cấp có nhiều chủ trương, biện pháp phòng ngừa TNGT có tính toàn diện và kiên quyết, triệt để hơn; các lực lượng chức năng tăng cường phối hợp chặt chẽ và thường xuyên hơn trong công tác phòng ngừa TNGT, trong đó lực lượng CSGT thường xuyên tăng cường TTKS, phát hiện và XLVP, đặc biệt là có hỗ trợ của các phương tiện kỹ thuật hiện đại. Tuy nhiên, do lực lượng còn thiếu và phương tiện công cụ hỗ trợ vẫn trong tình trạng chưa tương xứng với yêu cầu nhiệm vụ; công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật được tiến hành thường xuyên và ráo riết hơn, các biện pháp xử lý các vi phạm về luật giao thông sẽ kiên quyết và triệt để hơn, tuy nhiên các quy định về xử phạt vi phạm chưa có cải cách đột biến. Do đó, dự báo TNGT vẫn có nguy cơ tăng cao, thiệt

hại về người và tài sản vẫn ở mức nghiêm trọng nếu không có giải pháp đồng bộ và thực hiện quyết liệt.

Công tác tổ chức giao thông, QLNN về TTATGT đường bộ của cơ quan chức năng cũng sẽ được tăng cường, tuy nhiên công tác này vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu thực tiễn. Sự tăng nhanh của phương tiện giao thông, hoạt động GTVT phát triển và không tuân thủ pháp luật giao thông còn khá phổ biến nên việc quản lý TTATGT đường bộ của các cơ quan chức năng còn nhiều tồn tại và gặp khó khăn trong những năm tới.

4.1.2. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải bảo đảm sự lãnh đạo thống nhất của Đảng

Bảo đảm TTATGT đường bộ phải được xác định là một nhiệm vụ chính trị trọng tâm, thường xuyên liên tục, phải đặt dưới sự lãnh đạo trực tiếp, toàn diện của các cấp ủy Đảng từ Trung ương đến cơ sở, phát huy sức mạnh của hệ thống chính trị, sự tham gia tích cực của nhân dân. Công tác QLNN về TTATGT đường bộ của các ngành chức năng và chính quyền cấp cơ sở; tăng cường việc kiểm tra, đôn đốc, tổng kết việc thực hiện.

Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2013 quy định "Đảng Cộng sản Việt Nam là lực lượng lãnh đạo Nhà nước và xã hội...". Vì vậy, tổ chức bộ máy QLNN nói chung và bộ máy QLNN về TTATGT đường bộ nói riêng phải chịu sự lãnh đạo của cấp ủy đảng. Hiệu quả hoạt động của tổ chức bộ máy QLNN về TTATGT, chính là kết quả của tình hình TTATGT được luôn được duy trì, đảm bảo ổn định, là quá trình thực hiện Hiến pháp và pháp luật.

Trước tình hình TTATGT còn diễn biến phức tạp, ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững về kinh tế, văn hóa, xã hội đất nước. Năm 2012, Ban Bí thư Trung ương Đảng đã ban hành Chỉ thị số 18-CT/TW 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 UTGT, trong đó xác định tăng cường sự lãnh đạo của các cấp ủy đảng, là nhiệm vụ và giải pháp trọng tâm hàng đầu, nhiệm vụ chính trị

thường xuyên, để nâng cao hiệu quả QLNN đối với công tác bảo đảm TTATGT. Do vậy, các cấp ủy đảng phải tiếp tục tăng cường công tác lãnh đạo, chỉ đạo thực hiện nghiêm túc, có hiệu quả các nhiệm vụ, giải pháp của Chỉ thị số 18-CT/TW.

4.1.3. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải gắn với chiến lược bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ quốc gia

Việc điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển kết cấu HTGT đường bộ trong giai đoạn tới năm 2020 trên các nguyên tắc sau đây:

Tuân thủ Nghị định số 186/2004/NĐ-CP ngày 05/11/2004 của Chính phủ về quản lý và bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ và các nghị định khác. Duy trì việc giữ cấp các quốc lộ đã được khôi phục, nâng cấp, vào đúng cấp kỹ thuật toàn tuyến, đạt mục tiêu theo Quyết định số 162/2002/TTg ngày 15/11/2002 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển ngành giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020; Quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013 phê duyệt quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Các quốc lộ chưa được khôi phục, nâng cấp hoàn chỉnh sẽ tiếp tục đầu tư khôi phục, nâng cấp, xây dựng mới để toàn tuyến vào đúng cấp kỹ thuật. Nghiên cứu nâng cấp một số tuyến lên thành quốc lộ để phục vụ tốt hơn phát triển kinh tế xã hội và hội nhập khu vực.

Bổ sung nội dung quy hoạch đường bộ ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang, trên cơ sở kết nối, liên thông các quốc lộ, cao tốc, đường tỉnh, giao thông nông thôn, để thúc đẩy phát triển kinh tế các địa phương ven biển và kinh tế biển trong giai đoạn tới. Bổ sung quy hoạch các tuyến đường hành lang biên giới (Quyết định số 566, 567/QĐ-TTg ngày 08/5/2007 của Thủ tướng Chính phủ). Đường Hồ Chí Minh thực hiện theo Quyết định số 242/QĐ-TTg ngày 15/02/2007 do Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Đối với mạng lưới đường bộ

cao tốc căn cứ theo nội dung Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc đến năm 2020, tầm nhìn sau 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Đối với mạng đường tỉnh, chỉ đưa ra định hướng quy hoạch phát triển phù hợp với phát triển mạng đường bộ cả nước; Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trên cơ sở quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ quốc gia (quốc lộ, cao tốc) sẽ quyết định quy hoạch phát triển GTVT thuộc địa phương quản lý. Đối với giao thông đô thị, đặc biệt tại thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh, chỉnh sửa phù hợp với Quyết định số 101/QĐ-TTg ngày 22/01/2007 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông đô thị thành phố Hồ Chí Minh đến 2020 và Quyết định số 90/2008/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch phát triển GTVT Hà Nội đến năm 2020. Đối với mạng giao thông nông thôn chỉnh sửa lại quy hoạch phát triển phù hợp với chiến lược Bộ Giao thông vận tải trình Chính phủ.

Về khối lượng vận tải hàng hóa, hành khách, số lượng phương tiện ô tô, xe mô tô, xe gắn máy, nhu cầu vốn được chỉnh sửa lại cho phù hợp; cơ chế chính sách phát triển GTVT đường bộ; các vấn đề cần làm rõ trong cơ chế chính sách phát triển GTVT đường bộ; cơ chế quản lý đường bộ; cơ chế chính sách tạo nguồn vốn, đặc biệt đối với phát triển đường bộ cao tốc; tiếp tục nghiên cứu, duy trì để hình thành Quỹ bảo trì đường bộ một cách bền vững; các biện pháp tăng cường hiệu quả quản lý và sử dụng các nguồn vốn đầu tư phát triển GTĐB; các vấn đề khác: công tác lập quy hoạch, giữa trung ương và địa phương; công tác quản lý GTVT đường bộ; quyết định đầu tư các công trình.

4.1.4. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải đáp ứng yêu cầu xây dựng nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa và hội nhập quốc tế

GTĐB là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, cần ưu tiên đầu tư phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững nhằm tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước. Cùng với sự phát triển kinh tế - xã hội, nhu cầu GTĐB ngày càng tăng theo quy định của kinh tế

thị trường (bản chất là kích thích nền kinh tế). Do vậy, cần phải tăng cường QLNN về TTATGT đường bộ. Hoạt động QLNN về TTATGT đường bộ tạo sự đảm bảo chắc chắn để GTĐB thông suốt, trật tự, an toàn, thuận lợi, phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân và vận chuyển hàng hóa.

Bên cạnh đó, phát triển hệ thống GTVT đường bộ đối ngoại gắn kết chặt chẽ với hệ thống GTVT đường bộ trong nước để chủ động hợp tác, hội nhập khu vực và quốc tế; phát triển vận tải đường bộ theo hướng sử dụng vận tải công cộng là chính, đảm bảo hiện đại, an toàn, tiện lợi; phát triển hệ thống giao thông tĩnh và giao thông tiếp cận; kiểm soát sự gia tăng phương tiện vận tải cá nhân; giải quyết ùn tắc giao thông và bảo đảm TTATGT đường bộ. Phát triển mạnh GTVT đường bộ đáp ứng được yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa nông nghiệp - nông thôn, gắn kết được mạng GTVT đường bộ các tỉnh với mạng GTVT quốc gia, tạo sự liên hoàn, thông suốt và chi phí vận tải hợp lý, phù hợp với đa số người dân.

Xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu HTGT đường bộ. Huy động tối đa mọi nguồn lực, coi trọng nguồn lực từ trong dân, để đầu tư phát triển GTĐB. Người sử dụng kết cấu HTGT đường bộ có trách nhiệm đóng góp phí sử dụng để bảo trì và tái đầu tư xây dựng kết cấu HTGT đường bộ.

4.1.5. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải đáp ứng yêu cầu tuân thủ pháp chế xã hội chủ nghĩa và bảo vệ quyền, lợi ích của cá nhân, tổ chức

QLNN bằng pháp luật là một yêu cầu không thể thiếu trong việc xây dựng Nhà nước pháp quyền mà Đảng ta đề ra. Nhà nước pháp quyền là Nhà nước phục tùng pháp luật, có hệ thống pháp luật hoàn chỉnh, đồng bộ, phù hợp, có chất lượng cao, toàn bộ các chủ thể trong xã hội phải sống và làm việc theo pháp luật.

Pháp luật GTĐB là một bộ phận pháp luật trong hệ thống pháp luật Việt Nam. Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa của nhân dân, do nhân dân, vì nhân dân mà Đảng ta đề ra phải có một hệ thống pháp luật hoàn chỉnh, đồng bộ, thực sự là công cụ hàng đầu để QLNN. Nhưng để có một hệ thống pháp luật hoàn chỉnh, đồng bộ thì trong từng bộ phận pháp luật cũng phải hoàn chỉnh và

đồng bộ và bộ phận pháp luật đó cũng phải đóng vai trò là công cụ hàng đầu để tiến hành quản lý lĩnh vực đó. Để đảm bảo QLNN về TTATGT đường bộ thì vai trò của pháp luật GTĐB phải không ngừng được phát huy trong thực tiễn QLNN về TTATGT đường bộ. Hoạt động GTĐB chính là "môi trường sống" của lĩnh vực pháp luật GTĐB và pháp luật GTĐB chỉ khẳng định tốt vai trò của nó khi được đặt trong định hướng xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa của dân, do dân, vì dân. Mặt khác, định hướng xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa của dân, do dân, vì dân vừa là điều kiện, vừa là yêu cầu cấp bách phải đẩy nhanh tiến trình xây dựng, hoàn thiện pháp luật GTĐB; tổ chức thực hiện pháp luật GTĐB; XLVP pháp luật GTĐB.

4.1.6. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải trên cơ sở tổng kết kinh nghiệm thực tiễn và đáp ứng yêu cầu quản lý

Những hạn chế, yếu kém của hoạt động QLNN về TTATGT đường bộ được đánh giá qua thực trạng QLNN về TTATGT đường bộ trên ba nội dung là xây dựng, hoàn thiện pháp luật GTĐB; tổ chức thực hiện pháp luật GTĐB và cưỡng chế thi hành pháp luật GTĐB ở Chương 3 của luận án. Những hạn chế, yếu kém đã được lý giải bởi những nguyên nhân của nó. Chính những hạn chế, yếu kém này đã làm cho QLNN về TTATGT đường bộ còn hạn chế, trật tự kỷ cương QLNN về TTATGT đường bộ không nghiêm, đặc biệt tình trạng ùn tắc và TNGT không được kiềm chế một cách bền vững, tình trạng lộn xộn trong xây dựng, khai thác sử dụng, bảo trì kết cấu HTGT đường bộ, v.v… Do vậy, yêu cầu cấp bách đặt ra hiện nay là phải nhanh chóng khắc phục những hạn chế, yếu kém của QLNN về TTATGT đường bộ, trên cơ sở tổng kết thực hiện Luật giao thông đường bộ, đánh giá thực tiễn tìm ra những giải pháp hữu hiệu để QLNN về TTATGT đường bộ.

4.2. Giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam

4.2.1. Xây dựng quy hoạch, kế hoạch về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Việc xây dựng quy hoạch, kế hoạch về TTATGT đường bộ, 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, chồng 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.

Những năm tới, trên cơ sở các đề án, quy hoạch, chiến lược, kế hoạch bảo đảm TTATGT đường bộ đã được ban hành; các ngành chức năng cần rà soát lại toàn bộ, để nghiên cứu sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với tình hình phát triển kinh tế - xã hội đất nước; đề xuất xây dựng quy hoạch tổng thể về bảo đảm TTATGT đường bộ giai đoạn 2015 - 2025, tầm nhìn 2030 và hoạch định các kế hoạch cụ thể để thực hiện quy hoạch tổng thể như: nâng cao năng lực, hiệu quả và trách nhiệm của lực lượng thực thi pháp luật bảo đảm TTATGT đường bộ; xây dựng ý thức tự giác chấp hành luật của người tham gia giao thông, trước hết là của người điều khiển phương tiện giao thông; hình thành văn hóa giao thông trong cộng đồng, phổ biến giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; nâng cấp, cải tạo và tăng cường điều kiện an toàn của kết cấu HTGT đường bộ; xóa bỏ các điểm đen TNGT đường bộ; bảo đảm hành lang ATGT cho các quốc lộ; trên hệ thống quốc lộ được xây dựng và lắp đặt đầy đủ các công trình bảo đảm ATGT như: trạm dừng nghỉ dọc đường, cầu vượt cho người đi bộ, đường cứu nạn, cảnh báo tự động, gác chắn tại giao cắt giữa đường bộ và đường sắt, đường tránh đô thị, v.v… và đặc biệt là làn đường dành cho xe mô tô, xe gắn máy; phát triển hệ thống giao thông tiếp cận cho người khuyết tật, người cao tuổi và trẻ em tại các đô thị loại I; giảm ùn tắc giao thông tại các đô thị lớn: đầu tư xây dựng phát triển vận tải công cộng khối lượng lớn như đường sắt trên cao, tầu điện ngầm; vận tải hành khách bằng xe buýt và xe buýt nhanh tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh để đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân; xây dựng trung tâm điều khiển giao thông hiện đại tại các đô thị loại I; tiếp tục hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về TTATGT đường bộ, cơ chế, tổ chức bộ máy quản lý ATGT từ Trung ương đến địa phương; xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về ATGT hiện đại; bảo đảm phương tiện, trang thiết bị phục vụ công tác TTKS,

XLVP; có cơ chế phối hợp giữa lực lượng CSGT với các lực lượng khác; có cơ chế giám sát và chế tài xử lý đối với lực lượng thực thi nhiệm vụ bảo đảm TTATGT; tập trung thực hiện công tác kiểm tra, giám sát lực lượng thực thi pháp luật về TTATGT; hoàn chỉnh hệ thống quản lý đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; nâng cấp hệ thống đào tạo, sát hạch và cấp GPLX đạt tiêu chuẩn khu vực và hội nhập quốc tế; trên các tuyến cao tốc, quốc lộ được xây dựng hệ thống các trạm cấp cứu y tế, cứu hộ, cứu nạn GTĐB.

4.2.2. Xây dựng và hoàn thiện pháp luật giao thông đường bộ, các lĩnh vực khác của pháp luật có liên quan và phân công trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Thứ nhất, 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 và Chính phủ trong công tác QLNN về TTATGT đường bộ.

Như đã phân tích ở trên, hiện nay chưa có văn bản Luật điều chỉnh riêng về quản lý TTATGT đường bộ mà được quy định chung trong Luật giao thông đường bộ, nên không phân định rõ được quản lý GTVT và quản lý TTATGT, trong khi TTATGT là một bộ phận của trật tự, an toàn xã hội, thuộc trách nhiệm của ngành Công an. Qua nghiên cứu, khảo sát, ở hầu hết các nước trên thế giới như: Mỹ, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapo, Liên bang Nga, Italia, v.v..., công tác này được giao cho lực lượng cảnh sát chịu trách nhiệm chính, từ việc đăng ký, quản lý phương tiện giao thông, kiểm tra kỹ thuật an toàn giao thông của phương tiện giao thông, tổ chức giao thông, cưỡng chế thi hành Luật giao thông, điều tra giải quyết TNGT, tuyên truyền, hướng dẫn Luật Giao thông và ngay cả việc sát hạch, cấp GPLX, quản lý người lái xe; trước năm 1995, Chính phủ đã giao cho lực lượng CSGT làm nhiệm vụ này.

Trên cơ sở Luật giao thông đường bộ, các văn bản hướng dẫn cần rà soát lại toàn bộ các văn bản quy phạm pháp luật GTĐB và các văn bản quy phạm pháp luật ở các lĩnh vực khác có liên quan đến lĩnh vực GTĐB để đề xuất kế hoạch và bổ sung, sửa đổi hoặc hủy bỏ những văn bản không còn hiệu lực, ban

hành những văn bản quy phạm pháp luật mới nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho pháp luật về GTĐB thực hiện một cách có kết quả.

Cần tập trung nghiên cứu cho tách hệ thống quy tắc GTĐB trong Luật giao thông đường bộ năm 2008 thành một luật riêng. Bởi vì, quy tắc GTĐB là hệ thống các quy phạm pháp luật quy định trạng thái hoạt động, cách thức xử sự của các đối tượng tham gia hoạt động giao thông trên đường bộ, nhằm đảm bảo an toàn, nó là xương sống của pháp luật GTĐB. Vì vậy, hệ thống các quy tắc GTĐB cần được định hướng nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện và tách ra khỏi Luật giao thông đường bộ thành một luật mới có thể mang tên Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Giống như các nước phát triển, như ở Nhật Bản, ngay từ năm 1960 đã có ba luật liên quan đến GTĐB: Luật an toàn giao thông, Luật đường bộ, Luật phương tiện đường bộ. Cùng với nó là các chương trình về ATGT, xây dựng, giáo dục và cưỡng chế, v.v… Hay như ở Thái Lan có Luật giao thông vận tải trên bộ năm 1979, Luật về xe không có động cơ, ở Hàn Quốc có Luật giao thông, trong đó quy định các quy tắc giao thông, có một chương về tội phạm hình sự vi phạm TTATGT.

Từ những phân tích nêu trên, đề xuất, sớm tổ chức tổng kết Luật giao thông đường bộ, để nghiên cứu sửa đổi, bổ sung và giao cho Bộ Công an chủ trì xây dựng Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ nằm trong hệ thống Luật về bảo đảm trật tự, an toàn xã hội, luật này chỉ quy định những vấn đề về quy tắc giao thông đường bộ, phân định trách nhiệm của các bộ, ngành, các lực lượng chức năng trong tổ chức thực hiện và giao Bộ Công an là cơ quan chủ trì, chịu trách nhiệm chính trước Chính phủ thực hiện chức năng QLNN về TTATGT đường bộ.

Thứ hai, 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.

Thời gian qua, có tình trạng các bộ, ngành khi ban hành các quy định quản lý để thực hiện trách nhiệm của mình trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, thường chưa chú trọng đến nhiệm vụ cũng như tác động đến yêu cầu quản lý của các bộ, ngành khác, dẫn đến nhiều văn bản pháp luật còn trùng

chéo, vướng mắc phát sinh về quản lý trên thực tế còn nhiều, chưa được giải quyết triệt để, thiếu thống nhất, thiếu đồng bộ trong xây dựng và tổ chức thực hiện những quy định của Luật giao thông đường bộ (Luật giao thông đường bộ, Luật doanh nghiệp, Bộ luật dân sự).

Vì vậy, việc thiết lập cơ chế và tăng cường quan hệ phối hợp trách nhiệm giữa các bộ, ngành là một yêu cầu khách quan, tạo cơ chế trách nhiệm quản lý thống nhất trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ. Việc phối hợp được thực hiện bằng các văn bản liên tịch, liên ngành, văn bản thông báo, giao ban định kỳ, trao đổi kinh nghiệm, kết quả công tác, khó khăn vướng mắc trong lĩnh vực quản lý, thống nhất các biện pháp tháo gỡ, tham mưu với Đảng, Nhà nước và Chính phủ hoạch định chính sách. Đồng thời, các ngành, các cấp, theo chức năng quản lý phải làm tốt công tác thanh tra, kiểm tra định kỳ hoạt động của các cơ quan QLNN về TTATGT, phải xác định đây là biện pháp công tác quan trọng, thông qua công tác này phát hiện được những mô hình, cách làm hay, để nhân rộng phổ biến, đồng thời chấn chỉnh kịp thời những thiếu sót, tồn tại.

Thứ ba, 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, tăng mức hình phạt, đảm bảo đủ sức răn đe các đối tượng vi phạm và tăng thẩm quyền cho người thi hành công vụ được sử dụng vũ khí, công cụ hỗ trợ để bảo vệ mình trong những trường hợp, tình huống cụ thể được pháp luật quy định, tránh tình trạng hữu khuynh, né tránh, sơ hở cho phần tử xấu lợi dụng chống người thi hành công vụ.

Để đáp ứng yêu cầu xây dựng nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa của dân, do dân, vì dân và hội nhập kinh tế quốc tế ở Việt Nam hiện nay, nhiệm kỳ Quốc hội khóa XIV cần đưa vào chương trình làm luật công tác xây dựng và ban hành Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Việc xây dựng Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải xuất phát từ tính đặc thù của hoạt động QLNN về TTATGT đường bộ và thực trạng pháp luật về TTATGT đường bộ. Trên cơ sở rà soát, đánh giá toàn bộ pháp luật về TTATGT đường bộ, việc ban hành pháp luật TTATGT đường bộ cần đi theo lộ trình sau: trước

hết là ban hành Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ, phải dựa trên cơ sở nhận thức một cách khoa học, hiện đại về TTATGT đường bộ, chỉ điều chỉnh những gì gắn với QLNN về TTATGT đường bộ theo nghĩa vốn có của nó mà không mở rộng tới các nội dung như kết cấu HTGT đường bộ, vận tải đường bộ, v.v… Sau đó rà soát lại tất cả các văn bản dưới luật để sửa đổi, bổ sung pháp luật về TTATGT đường bộ phù hợp với Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Nghiên cứu sinh cho rằng, việc ban hành Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ có những tác động sau:

Sẽ có sự thay đổi về chất đối với toàn bộ thể chế TTATGT đường bộ, làm thay đổi căn bản, QLNN về TTATGT đường bộ: tránh sự chồng chéo trong công tác QLNN về TTATGT đường bộ; nâng cao trách nhiệm, hiệu quả hoạt động của từng Bộ, ngành được giao thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT; tăng cường công tác bảo đảm TTATGT, áp dụng khoa học công nghệ cao vào việc quản lý chặt chẽ người điều khiển phương tiện tham giao thông và phương tiện tham gia giao thông; tổ chức triển khai thực thi có hiệu quả hơn khi môi trường pháp lý hoàn thiện, đồng bộ, thể chế hóa kịp thời bằng các văn bản pháp luật tạo hành lang pháp lý cho bảo đảm TTATGT đường bộ cũng như ổn định kinh tế - chính trị - xã hội; thuận lợi cho việc tổ chức triển khai đổi mới về quản lý giao thông đáp ứng được yêu cầu đặc thù trong lực lượng Công an; tạo được tính chủ động của Bộ Công an và Công an các địa phương trong việc xây dựng cơ chế đủ mạnh để bảo đảm TTATGT đường bộ.

Tác động tích cực đến sự tuân thủ pháp luật: nâng cao trách nhiệm của các cơ quan thực thi pháp luật bảo đảm TTATGT khi đã được phân công rõ ràng; nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, nhất là người điều khiển phương tiện giao thông; hạn chế thấp nhất TNGT, quy tắc giao thông và các vấn đề có liên quan.

Về việc đề xuất khung của Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Nghiên cứu sinh cho rằng Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ kế thừa những quy định về quy tắc giao thông đường bộ của Luật giao thông đường

bộ năm 2008 và điều chỉnh những nội dung sau:

Về quy tắc GTĐB sẽ bổ sung các quy định mới như: quy tắc tham gia giao thông trên đường trên cao tốc, đường bộ liên vận quốc tế; bổ sung quy định cấm điều khiển mô tô, xe máy khi cơ thể có nồng độ cồn; bổ sung quy định bắt buộc tất cả người điều khiển, người ngồi trên xe ô tô có trang bị dây an toàn phải thắt dây an toàn; quy định cụ thể tốc độ và khoảng cách xe cơ giới tham gia giao thông (tránh phải ban hành văn bản dưới luật);

Ban hành các quy định về biện pháp bảo đảm TTATGT đường bộ;

Ban hành các quy định về QLNN về TTATGT đường bộ;

Như vậy, Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ có những nội dung cơ bản sau:

Thứ nhất, chương quy định chung gồm các điều: quy định về phạm vi điều chỉnh; đối tượng áp dụng; giải thích từ ngữ; nguyên tắc bảo đảm TTATGT đường bộ và các hành vi bị nghiêm cấm;

Thứ hai, chương quy định về quy tắc giao thông đường bộ gồm có các điều: quy tắc chung; hệ thống báo hiệu đường bộ; chấp hành báo hiệu đường bộ; tốc độ xe và khoảng cách giữa các xe; sử dụng làn đường; vượt xe; chuyển hướng xe; lùi xe; tránh xe đi ngược chiều; dừng xe, đỗ xe; xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ; trường hợp chở người trên xe ô tô chở hàng; quyền ưu tiên của một số loại xe; qua phà, qua cầu phao; nhường đường tại nơi đường giao nhau; đi trên đoạn đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, cầu đường bộ đi chung với đường sắt; giao thông trên đường cao tốc, trong hầm đường bộ; tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ; xe kéo xe và xe kéo rơ moóc; người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy, trên xe đạp, xe thô sơ khác; người đi bộ, người khuyết tật, người già yếu tham gia giao thông, người dẫn dắt súc vật đi trên đường bộ; các hoạt động khác trên đường bộ, trên đường phố.

Thứ ba, chương quy định về các biện pháp bảo đảm TTATGT đường bộ gồm các điều quy định: tuyên truyền, giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ; tổ chức giao thông và điều khiển giao thông; TTKS, XLVP hành chính về TTATGT; đào tạo, sát hạch, cấp GPLX và quản lý GPLX; đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; điều tra, giải quyết TNGT.

Thứ tư, chương quy định về QLNN về TTATGT đường bộ gồm các điều: nội dung QLNN về TTATGT đường bộ; trách nhiệm QLNN về TTATGT đường bộ.

Thứ năm, chương quy định về điều khoản thi hành gồm các điều quy định về hiệu lực thi hành; quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành.

Xây dựng dự án Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ và ban hành Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ là công việc của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, nhưng cần tính đến yếu tố khoa học của nó, không chỉ thuần túy dựa vào quan niệm, hướng điều chỉnh của pháp luật Việt Nam mà phải tính đến xu hướng mang tính quốc tế, kinh nghiệm của các quốc gia có văn hóa pháp lý về TTATGT đường bộ tương đồng văn minh và hiện đại.

4.2.3. Tổ chức thực hiện pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Để QLNN về TTATGT đường bộ đạt kết quả cần tăng cường công tác tổ chức thực hiện pháp luật GTĐB theo những nội dung cơ bản sau đây:

Thứ nhất, tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan có thẩm quyền QLNN về TTATGT đường bộ.

Thực hiện hiệu quả các chiến lược, quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội nhằm tăng cường hiệu lực QLNN về TTATGT đường bộ. Cần tập trung: phát triển các ngành kinh tế, đẩy mạnh cải cách hành chính, đơn giản hóa các thủ tục nhằm tạo ra môi trường thu hút đầu tư; triển khai có hiệu quả các dự án phát triển đô thị, GTVT, giao thông công cộng, thu hút đầu tư vào các dự án phát triển cơ sở hạ tầng, cải thiện đời sống nhân dân. Tăng cường phối hợp quản lý cơ sở hạ tầng, nâng cấp hệ thống giao thông các tuyến trọng điểm, nhất là việc nâng cấp các quốc lộ, v.v... Ủy ban An toàn giao thông quốc gia xây dựng các kế hoạch về công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật GTĐB và phối hợp đảm bảo TTATGT, đồng thời thường xuyên phối hợp chặt chẽ trong thực hiện nhiệm vụ, v.v...

Các ngành chức năng cần tăng cường phối hợp làm tốt công tác điều tra, nghiên cứu, nắm tình hình về TTATGT; xác định các đặc điểm, vị trí địa lý, địa hình của các tuyến đường cùng với những số liệu kỹ thuật của kết cấu hạ tầng, các điểm nút, các tuyến đường giao thông thường xuyên xảy ra ùn tắc giao

thông. Thu thập các thông tin, số liệu, tài liệu cơ bản về tình hình chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội, dân cư, v.v... có liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT; thông tin về tình hình vi phạm TTATGT, TNGT như đặc điểm về đối tượng gây tai nạn, địa điểm, thời gian, nguyên nhân, v.v... làm cơ sở cho phân tích, đánh giá tình hình, xác định tuyến, địa bàn trọng điểm, điểm đen TNGT, các vấn đề nổi lên phức tạp về TTATGT. Từ đó, tham mưu cho cấp ủy, chính quyền và các ngành chức năng đề ra biện pháp khắc phục có hiệu quả, góp phần làm giảm TNGT.

Ngành GTVT cần phối hợp với ngành Công an tiến hành lập hồ sơ theo dõi và giải pháp xử lý các nguyên nhân tạo ra các điểm đen về TNGT, tuyến giao thông; cần phải tổ chức khảo sát, phân tích đầy đủ, chính xác tình hình TNGT, theo dõi về từng điểm đen theo từng tuyến, đồng thời lập kế hoạch giải quyết các điểm đen. Ngoài ra, ngành GTVT phải làm tốt công tác tổ chức giao thông, xây dựng dải phân cách cứng, xây rào chắn không cho băng ngang qua đường, tạo lối đi cho người đi bộ; bổ sung vạch sơn, biển báo chỉ dẫn và phân luồng giao thông, bổ sung gờ giảm tốc trên các tuyến giao thông trọng điểm, các tuyến đường đấu nối vào đường quốc lộ, đường cao tốc.

Thứ hai, đẩy mạnh việc xây dựng phong trào quần chúng thực hiện Luật giao thông đường bộ.

TNGT là vấn đề mang tính xã hội sâu sắc, vì vậy chỉ có thể phòng ngừa TNGT hiệu quả khi những giải pháp tác động tích cực đến người dân, được người dân đồng thuận và tích cực tham gia.

Cuộc vận động "Toàn dân tham gia bảo đảm TTATGT" là chủ trương lớn của Đảng và Chính phủ nhằm huy động sức mạnh của nhân dân tham gia các hoạt động giữ gìn TTATGT, phòng ngừa TNGT. Dưới sự lãnh đạo của các cấp ủy đảng và chính quyền địa phương, cần phải có sự phối hợp của các tổ chức chính trị - xã hội như Mặt trận Tổ quốc, Đoàn Thanh niên, Hội Phụ nữ, Hội Cựu chiến binh với các ngành chức năng, v.v... trong xây dựng chương trình, kế hoạch, tổ chức lực lượng tuyên truyền, vận động nhân dân thực hiện các quy định về TTATGT.

Thứ ba, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục, hướng dẫn pháp luật về TTATGT đường bộ

Cùng với việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật về TTATGT đường bộ, việc phổ biến, giáo dục pháp luật một cách thường xuyên, sâu rộng trong các tầng lớp nhân dân, để mọi người nắm được và nghiêm chỉnh chấp hành phải được hết sức coi trọng. Vì vậy, nâng cao dân trí, phổ biến, tuyên truyền, giáo dục pháp luật về TTATGT hết sức quan trọng, là giải pháp cơ bản, mang tính chiến lược. Bản chất của hoạt động tuyên truyền giáo dục pháp luật về TTATGT là hoạt động định hướng có tổ chức, có chủ định của chủ thể tuyên truyền tác động đến đối tượng được tuyên truyền để hình thành ở họ những tri thức pháp luật, tình cảm tôn trọng pháp luật và thái độ kiên quyết đấu tranh với những hành vi vi phạm pháp luật. Từ đó, họ tự điều chỉnh hành vi xử sự phù hợp với đòi hỏi của pháp luật. Do vậy, công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về TTATGT đóng vai trò quan trọng, là biện pháp cơ bản, mang tính chiến lược và có ý nghĩa quyết định đến việc kiềm chế, tiến tới làm giảm TNGT.

Mỗi cơ quan nhà nước, mỗi đơn vị, tổ chức phải có sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức và hành động, coi công tác tuyên truyền, vận động về ATGT là một trong các biện pháp quan trọng bảo đảm TTATGT, đấu tranh ngăn chặn TNGT, chống UTGT là nhiệm vụ của chính mình, cùng hành động và hành động quyết liệt, vận động trong gia đình, người thân, cộng đồng. Các ngành chức năng cần phối hợp tổ chức các hội nghị, hội thảo, các chương trình đào tạo về tuyên truyền, giáo dục về ATGT để phát triển nguồn nhân lực. Xây dựng kế hoạch tuyên truyền, giáo dục về ATGT mang tính cộng đồng gắn với việc tham gia của xã hội; tạo cơ hội cho cộng đồng được tự do tiếp cận các dữ liệu tuyên truyền về ATGT.

Đối với công tác tuyên truyền cần tập trung vào một số nội dung sau:

Chú trọng công tác giáo dục ATGT trong các nhà trường, trong đó cần tập trung vào bậc học mầm non và tiểu học.

Tăng cường các hoạt động tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật tại những nơi công cộng như nhà chờ xe buýt, bến xe, điểm trông giữ xe, các điểm giao cắt có đèn tín hiệu, chợ, cổng trường, v.v...

Tổ chức các cuộc thi tìm hiểu về ATGT, thi lái xe an toàn trên phạm vi toàn quốc. Phát động phong trào "Lái xe tốt, giữ xe an toàn" trong các doanh nghiệp kinh doanh vận tải, phong trào "Toàn dân tham gia giữ gìn TTATGT".

Xây dựng các mô hình tự quản về TTATGT, tham gia công tác đảm bảo TTATGT trên các tuyến đường cũng như tham gia hoạt động tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về GTĐB cho quần chúng nhân dân ở khu vực dân cư cũng như trên đường giao thông.

Tuyển chọn và đào tạo các tình nguyện viên tuyên truyền giao thông có kiến thức và kỹ năng giao tiếp tốt. Chú ý tập trung vào những người có uy tín, có sự ảnh hưởng đến thế hệ trẻ, xây dựng các bộ phim về ATGT phục vụ công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT. Tăng cường sử dụng tranh ảnh, pano - áp phích về ATGT ở những nơi công cộng và khu dân cư cũng như phát đến tay người tham gia giao thông.

Gắn kết hoạt động xử phạt vi phạm hành chính với hoạt động tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB.

4.2.4. Bảo đảm an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Phát triển, nâng cấp kết cấu HTGT 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 HTGT đường bộ, các ngành chức năng cần tập trung giải quyết các nội dung sau:

Công tác thẩm định thiết kế, kiểm định ATGT đường bộ phải được tiến hành đầy đủ, chặt chẽ; theo luật giao thông đường bộ lực lượng CSGT phải tham gia thẩm định công trình giao thông ngay từ khi thiết kế dự án đến sau khi hoàn thành và đưa vào sử dụng. Lực lượng CSGT với chức năng, nhiệm vụ giám sát việc thực thi pháp luật trên đường, là những người làm trực tiếp và có kinh nghiệm trong lĩnh vực điều tra, phòng ngừa tai nạn, tổ chức điều khiển giao thông, có sự hiểu biết về hành vi, nhận thức của những người sử dụng đường nên nhất thiết phải tham gia thẩm định ATGT. Lực lượng CSGT tham gia thẩm định ATGT là một thành viên chính thức của tổ chức được chọn thực hiện thẩm định; được tư vấn thiết kế cung cấp hồ sơ, tài liệu thiết kế công trình, nghiên cứu, đối chiếu với các tiêu chuẩn kỹ thuật; tiến hành kiểm tra kết quả thi công ngoài hiện trường, phát hiện những bất hợp lý về tổ chức giao thông hoặc các tiềm ẩn TNGT chưa đề cập đến do thực tế khác với thiết kế. Đặc biệt quan tâm đến: tổ chức giao thông ở các nút, công trình báo hiệu đường bộ, nơi tầm nhìn

kỹ thuật hạn chế, khuyết tật do thi công như độ bằng phẳng, độ nhám mặt đường, dốc dọc, dốc ngang và việc sử dụng hành lang an toàn làm mất ổn định công trình cũng như ảnh hưởng đến tầm nhìn của người điều khiển phương tiện; đánh giá chất lượng công trình và đề xuất giải pháp khắc phục.

Cần thiết phải ban hành quy chế phối hợp chặt chẽ, đồng bộ giữa ngành GTVT, Xây dựng và Ủy ban nhân dân các địa phương trong quá trình lập, phê duyệt quy hoạch, thiết kế và thi công kết cấu HTGT đường bộ (nhất là hệ thống đường quốc lộ) nhằm đảm bảo ATGT, phòng ngừa TNGT đường bộ. Đồng thời ngành GTVT phải thực hiện tốt chức năng QLNN về hạ tầng giao thông và phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương các cấp để thực hiện tốt việc đền bù giải tỏa hành lang ATGT, mở rộng tầm nhìn, khúc cua, vòng cua của các tuyến đường.

Chính phủ cần ban hành quy định rõ ràng hơn trách nhiệm bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ, hành lang ATGT đường bộ thuộc về Ủy ban nhân dân các cấp. Nội dung cụ thể như sau: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm bảo vệ hệ thống đường quốc lộ, đường tỉnh, đường đô thị trong phạm vi địa phương mình; Ủy ban nhân dân cấp huyện chịu trách nhiệm bảo vệ hệ thống đường huyện trong phạm vi địa phương mình; Ủy ban nhân dân cấp xã chịu trách nhiệm bảo vệ hệ thống đường xã trong phạm vi xã mình.

Việc quy định rõ ràng trách nhiệm bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ như vậy sẽ khắc phục được tình trạng quá tải cho ngành GTVT, đảm bảo khoa học và đúng đắn hơn. Với trách nhiệm bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ, hành lang ATGT đường bộ, Ủy ban nhân dân các cấp sẽ phải gắn trách nhiệm của chính bản thân mình vào việc nhận thức tầm quan trọng của kết cấu HTGT vào việc ban hành hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong địa phương mình có liên quan đến ATGT, nhất là hành lang ATGT đường bộ. Việc quy định trách nhiệm bảo vệ kết cấu HTGT đường bộ thuộc về Ủy ban nhân dân các cấp sẽ tạo ra bước đột phá mới trong việc đảm bảo TTATGT đường bộ, phòng ngừa ùn tắc giao thông và TNGT đường bộ góp phần làm cho hoạt động GTVT thêm trật tự, an toàn và thông suốt.

4.2.5. Nâng cao chất lượng an toàn phương tiện giao thông đường bộ

Để nâng cao chất lượng an toàn phương tiện GTĐB cần thực hiện tốt các quy định sau đây: tổ chức thực hiện nghiêm nghị định 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 đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn tham gia GTĐB; cùng với việc tăng cường cơ sở vật chất cho các cơ quan đăng kiểm, cần tiếp tục đầu tư ứng dụng khoa học công nghệ theo chiều sâu, tăng cường các hạng mục kiểm tra bằng thiết bị, giảm dần và loại bỏ việc kiểm tra, đánh giá bằng cảm quan, kinh nghiệm thuần túy. Hết sức coi trọng "chiến lược con người" nhằm xây dựng đội ngũ cán bộ làm công tác đăng kiểm tinh thông nghiệp vụ bằng cách đẩy mạnh công tác đào tạo, bồi dưỡng nâng cao nghiệp vụ chuyên môn và đạo đức nghề nghiệp cho đăng kiểm viên. Đồng thời, tiến hành đổi mới công tác quản lý, cải cách thủ tục hành chính, góp phần quản lý, kiên quyết chống mọi biểu hiện tiêu cực trong công tác đăng kiểm. Ngoài ra, cần quy định chặt chẽ về thời gian sử dụng phương tiện giao thông đường bộ và kiểm tra thực hiện nghiêm túc những quy định này.

Tham mưu cấp có thẩm quyền quy định kiểu loại và phạm vi hoạt động của các phương tiện giao thông cơ giới (trừ các phương tiện cơ giới phục vụ cho mục đích an ninh, quốc phòng) và hướng dẫn việc tổ chức thực hiện; ban hành danh mục phương tiện giao thông và phương tiện, thiết bị xếp dỡ, thi công chuyên dùng phải đăng ký; thống nhất quy định việc đăng ký, cấp biển số xe máy chuyên dùng tham gia giao thông (trừ phương tiện phục vụ cho mục đích an ninh, quốc phòng); ban hành các tiêu chuẩn và quy định việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật của phương tiện giao thông cơ giới và phương tiện, thiết bị xếp dỡ, thi công chuyên dùng (trừ phương tiện phục vụ cho mục đích an ninh, quốc phòng); quy định việc thẩm định các thiết kế kỹ thuật và công nghệ chế tạo trong sản xuất, sữa chữa, hoán cải các phương tiện giao thông, phương tiện và thiết bị xếp dỡ, thi công chuyên dùng.

Lực lượng CSGT mà trực tiếp là bộ phận đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ thông qua công tác đăng ký cấp, đổi biển số để phát hiện và thông báo kịp thời thủ đoạn hoạt động của bọn tội phạm thực hiện hành

vi làm giấy chứng nhận đăng ký giả, xe đục lại số khung, số máy, thay đổi tổng thành, hoặc thiết bị an toàn. Quản lý phương tiện trên hệ thống máy tính, liên thông cơ sở dữ liệu giữa các cơ quan đăng kiểm và cơ quan CSGT để vừa đáp ứng kịp thời nhu cầu của công tác quản lý phương tiện vừa đáp ứng được nhu cầu của người dân, vừa phục vụ cho công tác truy cập các thông tin có liên quan đến các phương tiện gây ra các vụ TNGT bỏ chạy, các hoạt động tội phạm được nhanh chóng và chính xác. Xây dựng dự án Tổng kiểm kê phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, tiến hành đăng ký xe và quản lý chặt chẽ xe mô tô điện, xe máy điện.

4.2.6. 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 TNGT đường bộ. Do vậy, đối với họ cần quan tâm thực hiện các vấn đề: công tác đào tạo; tổ chức sát hạch, cấp GPLX (bằng), chứng chỉ chuyên môn; giáo dục nâng cao đạo đức cho người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Để nâng cao chất lượng công tác này cần làm tốt các nội dung sau:

Các cơ quan chức năng cần đổi mới nội dung đào tạo (bổ sung thêm kỹ năng điều khiển phương tiện, kỹ thuật tham gia giao thông đường cao tốc, giao thông đô thị, các địa hình đường đèo dốc, lái xe vào thời điểm ban đêm, thời tiết sương mù và trời mưa); đổi mới việc tổ chức sát hạch cấp GPLX, theo định hướng: xã hội hóa vấn đề đào tạo; cơ quan chức năng chỉ quản lý về nội dung, chương trình đào tạo, thống nhất tài liệu học tập, nội dung, quy trình kiểm tra sát hạch...siết chặt khâu kiểm tra, sát hạch cấp GPLX, đưa vào sử dụng các trang thiết bị kỹ thuật hiện đại để đánh giá kết quả kiểm tra sát hạch; đồng thời, hạn chế được những biểu hiện tiêu cực trong đào tạo, sát hạch.

Các ngành có thẩm quyền cần tham mưu quy định điều kiện, năng lực, tiêu chuẩn chuyên môn, nghiệp vụ phải được đào tạo, sát hạch đối với người điều khiển phương tiện giao thông và người vận hành phương tiện, thiết bị chuyên dùng trong GTVT; quy định, quản lý việc đào tạo, cấp GPLX (bằng), chứng chỉ chuyên môn, nghiệp vụ cho người điều khiển phương tiện giao

thông và người vận hành phương tiện; thiết bị chuyên dùng trong GTVT; quy định điều kiện, tiêu chuẩn thành lập, hoạt động của các cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch người điều khiển phương tiện giao thông và người vận hành phương tiện, thiết bị chuyên dùng trong GTVT; quy định về điều kiện, tiêu chuẩn của người đào tạo, sát hạch, cấp GPLX cho người điều khiển phương tiện giao thông.

Bộ Y tế và Bộ Giao thông vận tải quy định về tiêu chuẩn sức khỏe và kiểm tra sức khỏe định kỳ đối với người xin cấp, đổi GPLX để thực hiện đúng quy định. Chấm dứt việc khám sức khỏe hình thức, qua loa như hiện nay dẫn đến rất nhiều người điều khiển phương tiện nhưng không đảm bảo sức khỏe.

Tự động hóa hoàn toàn quá trình chấm điểm sát hạch tay lái cả đường trường và trong sa hình đảm bảo đánh giá khách quan, chính xác, đối với từng học viên dự thi sát hạch; gắn công tác sát hạch, cấp GPLX với công tác quản lý người lái xe sau khi có GPLX. Hiện nay việc này đang được giao cho ngành GTVT thực hiện nghiên cứu chế định này trong nhiều năm gần đây thấy rằng chất lượng không đảm bảo ngay từ khâu đầu vào (từ văn bản, khám sức khỏe) và thiếu tính nghiêm minh ngay từ khâu sát hạch, cấp GPLX (đầu ra) cho đến khâu quản lý bị buông lỏng, lái xe gian dối trong sử dụng GPLX, khi bị tước GPLX, cấp lại, GPLX giả, một người có nhiều GPLX, thậm chí nhiều lái xe nghiện ma tuý, v.v..., trong thời gian tới khi ban hành Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ, nên bổ sung phân công giao Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ về công tác sát hạch, cấp GPLX và quản lý lái xe sau khi được đào tạo cấp GPLX. Như vậy, vừa bảo đảm tính khách quan, không ôm đồm thể hiện tính nghiêm khắc, hiệu lực, hiệu quả trong quản lý đối với người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (nguồn nguy hiểm cao độ) trong tình hình hiện nay, đề nghị chuyển hoàn toàn cho ngành Công an để thống nhất việc quản lý.

4.2.7. Tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

TTKS, 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. Các cá nhân được giao thẩm quyền, trong đó lực lượng CSGT được giao nhiệm vụ chính thông qua công tác TTKS kịp thời phát hiện, xử lý những hành vi nguy hiểm có thể gây ra TNGT. Phòng ngừa TNGT cần đặc biệt coi trọng biện pháp XLVP về TTATGT của người tham gia giao thông.

Để TTKS, XLVP về TTATGT, cần tập trung vào một số biện pháp như sau:

Làm tốt công tác điều tra cơ bản, công tác điều tra cơ bản có vị trí quan trọng giúp cho công việc nắm chắc diễn biến tình hình TTATGT và TNGT, trên cơ sở đó xác định những tuyến, địa bàn trọng điểm; phát hiện việc, hiện tượng, con người liên quan đến TTATGT để làm cơ sở đề ra các chủ trương, kế hoạch, biện pháp, phòng ngừa, đấu tranh chống các hành vi vi phạm pháp luật về TTATGT, gây TNGT trên các tuyến, địa bàn giao thông. Để làm tốt công tác điều tra cơ bản phục vụ cho hoạch định chủ trương, kế hoạch, biện pháp bảo đảm TTATGT, cần tập trung chỉ đạo thực hiện và cập nhật thường xuyên công tác điều tra cơ bản về TTATGT của mỗi tuyến đường, địa bàn, phục vụ xây dựng kế hoạch TTKS và XLVP.

Lực lượng Công an cần phối hợp với ngành GTVT xác định được đặc điểm, vị trí địa lý, địa hình các tuyến đường, số liệu kỹ thuật của kết cấu hạ tầng, biện pháp tổ chức giao thông; mật độ, lưu lượng phương tiện giao thông, đặc điểm dòng xe. Thu thập thông tin, số liệu về tình hình chính trị, kinh tế, văn hóa, xã hội, dân cư liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT. Thông tin về tình hình vi phạm TTATGT, TNGT (đặc điểm về đối tượng gây ra tai nạn, địa điểm, thời gian, nguyên nhân, v.v...). Phân tích, tổng hợp, hệ thống, đánh giá sát thực tình hình, xác định các tuyến, địa bàn trọng điểm, các điểm đen về TNGT, các vấn đề nổi lên phức tạp về TTATGT; phát hiện thiếu sót trong QLNN về TTATGT và những vấn đề khác; đánh giá mức độ và khả năng diễn biến của các yếu tố liên quan đến TTATGT, từ đó đề xuất các biện pháp khắc phục.

Đổi mới việc xây dựng chương trình, kế hoạch TTKS, chương trình kế hoạch TTKS phải xác định được địa bàn trọng điểm; đối tượng chính; tổ chức, bố trí lực lượng; phương thức, biện pháp tiến hành; mục tiêu đạt được. Chương trình, kế hoạch TTKS, XLVP phải căn cứ từ tình hình thực tiễn thông qua số liệu thu thập được và phải sát thực, đảm bảo tính hiệu quả khi triển khai thực hiện và phải xác định rõ mục tiêu thực hiện và chỉ rõ được định lượng, thời gian

và phải dựa trên cơ sở thực tế, v.v... Mục tiêu chính của TTKS là giám sát các hoạt động của người tham gia giao thông, ngăn ngừa các hành vi vi phạm có thể gây ra TNGT. Vì vậy, lực lượng chức năng phải thu thập đầy đủ và phân tích các dữ liệu từ các vụ TNGT, các trường hợp vi phạm Luật Giao thông đường bộ; có thống kê các dữ liệu xác định được mục tiêu cụ thể và biện pháp giải quyết, v.v...

Tập trung phát hiện và kiên quyết xử lý nghiêm các hành vi vi phạm là những nguyên nhân trực tiếp gây ra TNGT, để phòng ngừa TNGT, công tác TTKS, XLVP về TTATGT đòi hỏi phải tập trung phát hiện, xử lý, ngăn chặn những hành vi vi phạm pháp luật GTĐB là nguyên nhân trực tiếp gây ra TNGT. Cần tập trung thực hiện một số nội dung chủ yếu sau:

Đối với người điều khiển phương tiện giao thông tránh, vượt sai quy định hoặc đi không đúng làn đường, phần đường: cần áp dụng phương thức tuần tra cơ động, theo dõi bí mật các phương tiện đang lưu hành bằng biện pháp sử dụng các hệ thống camera giám sát, máy đo tốc độ tự động, nhất là ở những quãng đường vừa ra khỏi những nơi đông dân cư hay nơi đường xấu sang đường tốt, trên đường cao tốc.

Đối với người điều khiển xe sau khi đã sử dụng rượu, bia: cần phải trang bị đủ các phương tiện kỹ thuật để CSGT làm nhiệm vụ TTKS có thể phát hiện được những trường hợp có nồng độ rượu bia quá mức cho phép nhưng vẫn điều khiển phương tiện giao thông và phải xử lý kiên quyết những hành vi này, bởi đây là một trong những nguyên nhân chính gây ra TNGT.

Đối với hành vi vi phạm về tốc độ: cần trang bị hệ thống giám sát giao thông, máy đo tốc độ ghi hình ngày và đêm để xác định tốc độ và ghi lại hình ảnh làm cơ sở cho CSGT có hình thức xử lý. Trang bị hệ thống đo tốc độ tự động, lắp đặt ở những điểm thường xuyên xảy ra TNGT. Đối với người điều khiển xe ô tô thì cần bắt buộc gắn thiết bị đo tốc độ trên xe để tự động báo cho lái xe biết khi xe vượt quá tốc độ cho phép.

Tăng cường công tác TTKS, phối hợp với lực lượng Thanh tra giao thông kiên quyết phát hiện, xử lý theo quy định và giải quyết các thủ tục xóa sổ các xe ô tô đã hết hạn sử dụng nhưng vẫn tham gia giao thông. Để phát hiện và làm thủ tục loại bỏ các loại xe trên, cần phải phối hợp thực hiện: tăng cường TTKS, kiểm tra thật kỹ, đối chiếu các thông số cần thiết của xe và giấy tờ về xe như

giấy đăng ký, sổ kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, v.v…, phải tuần tra, kiểm soát đột xuất về thời gian, bí mật về địa điểm. Phối hợp cơ quan đăng kiểm chủ động thông báo cho chủ xe sắp đến thời hạn phải loại bỏ và yêu cầu đến cơ quan công an để làm thủ tục, đối với xe đã hết hạn thì thông báo trên các phương tiện thông tin công cộng; đến cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp có xe nằm trong diện trên hoặc đến chính quyền ở cơ sở nơi chủ xe cư trú. Phối hợp với Công an phường, xã thông qua Cảnh sát khu vực quản lý địa bàn dân cư để giúp phát hiện những xe đã quá niên hạn sử dụng và yêu cầu chủ xe phải có mặt tại cơ quan CSGT để làm thủ tục xóa sổ lưu hành của xe. Đây là một biện pháp có hiệu quả vì lực lượng Công an cơ sở nắm chắc về hộ, người, về đời sống, về nghề nghiệp và hoạt động của mọi cư dân trên địa bàn, v.v...

Trong XLVP phải quán triệt phương châm, lấy giáo dục làm chính, không gây phiền hà, tiêu cực, cửa quyền, gây cản trở lưu thông hàng hóa. Thông báo về địa phương nơi cư trú, cơ quan, trường học, v.v... đối với người vi phạm TTATGT để răn đe, giáo dục; nâng cao ý thức chấp hành pháp luật ATGT.

Tăng cường trang bị phương tiện, thiết bị, vũ khí, công cụ hỗ trợ, thông tin liên lạc, phương tiện giao thông cần thiết đủ mạnh cho các hoạt động của CSGT để kịp thời trấn áp hành vi chống người thi hành công vụ, bảo vệ an toàn cho cán bộ, chiến sỹ trong khi thi hành công vụ. Ứng dụng khoa học - công nghệ vào công tác bảo đảm TTATGT. Bổ sung các phương tiện thiết yếu như phương tiện giao thông, thông tin liên lạc để đảm bảo phối hợp bảo đảm TTATGT. Nghiên cứu ứng dụng khoa học - công nghiệp vào công tác bảo đảm TTATGT, phòng ngừa TNGT: xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu TNGT, cơ sở dữ liệu xử lý vi phạm TTATGT đường bộ, kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường và đăng ký quản lý phương tiện làm cơ sở hoạch định các chính sách nhằm QLNN về TTATG. Xây dựng hệ thống thông tin ở các đơn vị CSGT để tổ chức thu thập các thông tin, tư liệu, dữ liệu về mọi mặt liên quan đến tình hình và công tác bảo đảm TTATGT theo một hệ thống và trình tự quy định để truyền đạt các chỉ thị, chỉ đạo, mệnh lệnh của cấp trên các đơn vị, v.v...

Phân công trách nhiệm hợp lý và nâng cao năng lực của lực lượng CSGT trong bảo đảm TTATGT, phòng ngừa TNGT. Bố trí lực lượng CSGT theo tuyến, địa giới hành chính, bảo đảm không chồng chéo, không bị bỏ trống địa

bàn theo nguyên tắc trên một tuyến đường, đoạn đường chỉ do một đơn vị CSGT chịu trách nhiệm tổ chức quản lý.

Cơ quan điều tra, Viện kiểm sát nhân dân, Tòa án nhân dân các cấp phối hợp chặt chẽ tiến hành điều tra, truy tố và đưa ra xét xử công khai, lưu động các vụ án chống người thi hành công vụ có đủ yếu tố cấu thành tội phạm để răn đe, giáo dục chung, bảo đảm tính nghiêm minh của pháp luật.

4.2.8. Tiếp tục kiện toàn tổ chức bộ máy, nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức và các điều kiện đảm bảo

Thứ nhất, 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. Phân công rõ chức năng, nhiệm vụ của từng bộ, ngành bảo đảm một việc chỉ có một đơn vị chủ trì và chịu trách nhiệm chính. Theo đó, cần duy trì và phát huy vai trò quản lý và điều hành chung của Chính phủ, tiếp tục phân công một Phó Thủ tướng trực tiếp chỉ đạo lĩnh vực TTATGT, giao Bộ Công an chịu trách nhiệm chính QLNN về TTATGT và chịu trách nhiệm trước Chính phủ, các bộ, ngành chịu trách nhiệm phối hợp với Bộ Công an đảm nhiệm chức năng, nhiệm vụ QLNN của bộ, ngành mình theo quy định của pháp luật và của Chính phủ. Uỷ ban nhân dân các cấp chịu trách nhiệm chính QLNN về TTATGT ở địa phương và trước Thủ tướng Chính phủ.

Đối với Bộ Công an phân công lãnh đạo chịu trách nhiệm trước Đảng uỷ Công an trung ương và lãnh đạo Bộ Công an chỉ đạo công tác bảo đảm TTATGT nói chung và TTATGT đường bộ nói riêng. Theo đó chỉ đạo trực tiếp là lực lượng CSGT và các lực nghiệp vụ trong ngành để thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT đường bộ, đáp ứng được yêu cầu tổ chức, biên chế chuyên trách làm nhiệm vụ công tác chuyên sâu, có bản lĩnh chính trị vững vàng, nắm vững pháp luật, tinh thông nghiệp vụ chuyên ngành CSGT, đủ năng lực để thực hiện tốt nhiệm vụ giữ gìn TTATGT trong tiến trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa và hội nhập quốc tế.

Do vậy, việc bổ sung biên chế và kiện toàn tổ chức bộ máy của lực lượng CSGT từ Trung ương đến địa phương là rất cần thiết để đáp ứng yêu cầu thực tiễn. Thực hiện quyết định của Bộ Chính trị, Đảng uỷ Công an Trung ương và Lãnh đạo Bộ đã quyết định, từ ngày 01/01/2015, Cục Cảnh sát giao thông đường bộ,

đường sắt hợp nhất với Cục Cảnh sát đường thuỷ, thành lập Cục Cảnh sát giao thông trực thuộc Bộ, thành lập các Phòng nghiệp vụ và tương đương, với chức năng, nhiệm vụ theo các nhóm công việc đảm bảo cho công tác tham mưu chỉ đạo chuyên sâu, hiệu quả hơn như: công tác đăng ký phương tiện, công tác TTKS bảo đảm TTATGT đường bộ, công tác chỉ huy điều khiển giao thông và dẫn đoàn, công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật TTATGT đường bộ, công tác điều tra giải quyết TNGT đường bộ... Đây đã là một bước tiến lớn trong quá trình nâng cao vai trò QLNN về TTATGT của Bộ Công an, quá trình hoạt động đã thấy rõ tình hình TTATGT có chuyển biến tích cực, góp phần phát triển kinh tế - xã hội.

Thứ hai, 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. Cần xây dựng một chương trình đào tạo phát triển nguồn nhân lực ở tất cả các cấp quản lý từ trung ương đến tỉnh đến huyện để đáp ứng nhu cầu nhiệm vụ. Chú trọng đào tạo, xây dựng phong cách làm việc cho cán bộ, công chức; khắc phục tư tưởng quan liêu và cục bộ, ngành.

Đối với lực lượng CSGT, thường xuyên đào tạo, bồi dưỡng nâng cao trình độ đội ngũ cán bộ, chiến sỹ; làm tốt công tác giáo dục chính trị tư tưởng, đạo đức, tư thế, tác phong và thái độ làm việc đối với số cán bộ, chiến sỹ, nhất là số cán bộ, chiến sỹ trực tiếp tiếp xúc giải quyết công việc với nhân dân, cơ quan, tổ chức, đoàn thể; cán bộ, chiến sỹ nhận được đúng vị trí, vai trò của lực lượng CSGT trong QLNN về TTATGT, đạo đức phẩm chất của người chiến sỹ Công an nhân dân. Đồng thời, thực hiện tốt chế độ chính sách sẽ giúp cán bộ, chiến sỹ yên tâm công tác, tạo động lực và điều kiện cần thiết để khắc phục khó khăn hoàn thành tốt nhiệm vụ được giao.

Thứ ba, để hoạt động của bộ máy, một trong những yếu tố quan trọng là đảm bảo nguồn kinh phí cho hoạt động. Nguồn kinh phí được huy động từ Ngân sách nhà nước, đây là nguồn kinh phí chính cho công tác bảo đảm TTATGT; nguồn kinh phí thu được từ xử phạt vi phạm TTATGT, kinh phí đóng góp từ khu vực tư nhân, đây cũng là nguồn kinh phí đáng kể trong chính sách xã hội hoá công tác bảo đảm TTATGT; kinh phí hỗ trợ của các nhà tài trợ quốc tế

Đẩy mạnh ứng dụng những tiến bộ khoa học kỹ thuật vào hoạt động của

tổ chức bộ máy QLNN về TTATGT đường bộ. Bộ Công an đã xây dựng các hệ thống cơ sở dữ liệu về đăng lý xe cơ giới đảm bảo công khai minh bạch, thống nhất trong toàn quốc, cơ sở dữ liệu theo dõi TNGT, cơ sở dữ liệu XLVP hành chính về TTATGT, hệ thống camera giám sát, xử lý vi phạm TTATGT trên các tuyến Quốc lộ trọng điểm; trang bị các phương tiện thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ hiện đại phục vụ phát hiện vi phạm giao thông, điều tra giải quyết TNGT, v.v... Bộ Giao thông vận tải xây dựng cơ sở dữ liệu về đăng kiểm xe cơ giới, ứng dụng tiến bộ khoa học vào tổ chức giao thông, hệ thống giám sát hành trình, v.v... Tuy nhiên các cơ sở dữ liệu trên mới chỉ dừng lại ở việc phục vụ cho riêng lĩnh vực quản lý của ngành, chưa có tính thống nhất, liên thông, liên kết, chia sẻ thông tin để phục vụ quản lý chung.

Do vậy, cần thiết phải đầu tư nghiên cứu, xây dựng một hệ thống cơ sở dữ liệu khoa học như một nhóm dịch vụ công phục vụ chung cho quản lý TTATGT (phương tiện giao thông, người điều khiển phương tiện giao thông, TNGT, mạng lưới đường bộ, quản lý vận tải, XLVP hành chính, v.v...), đảm bảo công khai minh bạch và cơ chế chia sẻ thông tin giữa các cơ quan có liên quan.

4.2.9. Tăng cường hợp tác quốc tế trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Công tác hợp tác quốc tế trong thời gian qua tuy đã được nhà nước ta quan tâm, được học tập, nghiên cứu trao đổi với các nước phát triển và TTATGT tương đối ổn định, kể cả thể chế, tổ chức bộ máy, đội ngũ cán bộ, công chức và điều kiện đảm bảo cho TTATGT nhưng cũng còn có một số hạn chế, các đoàn ra, đoàn vào và các hoạt động hợp tác quốc tế chủ yếu mới triển khai về lĩnh vực thực hiện các dự án, còn về trao đổi kinh nghiệm công tác và tổ chức các lớp đào tạo cán bộ triển khai chưa nhiều, nhất là mời các chuyên gia sang giảng dạy còn ít; hợp tác quốc tế về nghiên cứu khoa học trong công tác bảo đảm TTATGT còn hạn chế; chưa chú trọng hợp tác trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật; một số văn bản được ký kết nhưng triển khai cụ thể các nội dung còn chậm.

Bởi vậy việc tích cực nghiên cứu, trao đổi và hợp tác quốc tế trong lĩnh vực ATGT nói chung và ATGT đường bộ là hết sức cần thiết và quan trọng, từng bước và có lộ trình. Đầu tư và XLVP thông qua hệ thống camera giám sát và hệ thống cảnh báo sớm về tắc đường, sự cố giao thông. Mặt khác, quy định

việc lắp đặt các thiết bị giám sát hành trình và các thiết bị mới trong công tác giám sát TTATGT phải được nối mạng về các trung tâm chỉ huy và điều khiển giao thông, triển khai kết nối với các đơn vị CSGT trên các tuyến và các vùng, miền trong cả nước.

Đào tạo cán bộ làm công tác bảo đảm TTATGT, mua sắm phương tiện kỹ thuật phải được học tập, nghiên cứu để tiếp thu công nghệ mới về vận hành sử dụng công nghệ giám sát TTATGT; nâng cao năng lực cưỡng chế giao thông; khảo sát tổ chức giao thông, điều tra giải quyết TNGT, v.v...

Hợp tác trao đổi kinh nghiệm, đào tạo nguồn nhân lực như: cử cán bộ đi bồi dưỡng, đào tạo, nâng cao trình độ ở các nước có trình độ quản lý TTATGT đường bộ tiên tiến. Phối hợp với cơ quan bảo đảm TTATGT ở các nước phát triển để 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; hợp tác chuyển giao công nghệ phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ quản lý TTATGT đường bộ; cấp GPLX quốc tế.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 4

Trên cơ sở hệ thống lý thuyết quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Chương 2; những kết luận khoa học được rút ra từ việc đánh giá thực trạng hoạt động quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại Chương 3, ở Chương 4, luận án đã đi sâu nghiên cứu và dự báo tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong thời gian tới sẽ tiếp tục diễn biến phức tạp, phương tiện giao thông tăng nhanh, kết cấu hạ tầng chưa đáp ứng được yêu cầu, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông chưa cao, tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông đã và đang là vấn đề bức xúc của toàn xã hội. Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ còn nhiều hạn chế, bất cập về chủ thể quản lý; năng lực thực thi công vụ của cán bộ, công chức còn hạn chế, chưa đáp ứng được yêu cầu; các văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh các quan hệ trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông chưa đầy đủ, thiếu thống nhất và còn mâu thuẫn, chồng chéo. Những tồn tại nêu trên đã ảnh hưởng trực tiếp đến quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở nước ta trong thời gian qua.

Đồng thời, luận án phân tích, xác định phương hướng hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ gồm: dự báo tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong thời gian tới; quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải bảo đảm sự lãnh đạo thống nhất của Đảng; phải gắn với chiến lược bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ quốc gia; phải đáp ứng yêu cầu xây dựng nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa và hội nhập quốc tế; phải đáp ứng yêu cầu tuân thủ pháp chế xã hội chủ nghĩa và bảo vệ quyền, lợi ích của cá nhân, tổ chức; phải trên cơ sở tổng kết kinh nghiệm thực tiễn và đáp ứng yêu cầu quản lý.

Để thực hiện mục đích nghiên cứu và trả lời cho những giả thiết nghiên cứu đặt ra, luận án đã đề xuất hệ thống các giải pháp vừa cơ bản, vừa lâu dài, bảo đảm tính khả thi như: xây dựng quy hoạch, kế hoạch về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; xây dựng và hoàn thiện pháp luật giao thông đường bộ, các lĩnh vực khác của pháp luật có liên quan và phân công trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tổ chức thực hiện pháp luật về trật

tự, an toàn giao thông đường bộ; bảo đảm an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; nâng cao chất lượng an toàn phương tiện giao thông đường bộ; 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; tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tiếp tục kiện toàn tổ chức bộ máy, nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức và các điều kiện đảm bảo; tăng cường hợp tác quốc tế trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Trong đó, việc xây dựng và ban hành Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ làm thay đổi về chất đối với toàn bộ thể chế trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thay đổi căn bản quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, tránh sự chồng chéo trong công tác quản lý nhà nước, tác động tích cực đến sự tuân thủ pháp luật, nâng cao trách nhiệm của các cơ quan thực thi pháp luật, v.v…

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận:

Trật tự, an toàn giao thông nói chung; trật tự, an toàn giao thông đường bộ nói riêng là tiêu chí cơ bản phản ánh tiềm lực kinh tế, năng lực quản lý và mức độ văn minh của mỗi quốc gia. Nhận thức vai trò quan trọng của trật tự, an toàn giao thông đường bộ, những năm qua Đảng, Nhà nước đã ban hành nhiều văn bản chỉ đạo, cùng các văn bản quy phạm pháp luật nhằm thiết lập kỷ cương và từng bước ổn định trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên phạm vi cả nước. Tuy nhiên, trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở nước ta vẫn đang diễn biến hết sức phức tạp; còn nhiều hạn chế, bất cập và yếu kém cần phải nghiên cứu lý luận và đánh giá thực tiễn để đề xuất các giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Dưới góc độ quản lý công, luận án đã nghiên cứu quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam và đạt được những kết quả sau đây:

1. Phân tích, đánh giá các công trình nghiên cứu ở trong nước và ở nước ngoài có liên quan đến đề tài luận án để khẳng định những vấn đề đã được quan tâm giải quyết, những vấn đề còn chưa được nghiên cứu làm rõ và phân tích chỉ ra những nội dung cần tập trung giải quyết.

2. Nghiên cứu cơ sở lý luận quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để rút ra khái niệm: *"Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là toàn bộ hoạt động có tổ chức, có định hướng, mang tính quyền lực của nhà nước trong quá trình quản lý, điều hành và tổ chức thực hiện các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thiết lập, duy trì trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xây dựng văn hóa giao thông, bảo đảm giao thông đường bộ thông suốt, an toàn nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế, văn hóa - xã hội, quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế"*. Trên cơ sở đó, luận án đi sâu phân tích, nhận diện đặc điểm, nội dung, vai trò, nguyên tắc và các điều kiện đảm bảo quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3. Nghiên cứu kinh nghiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao

thông đường bộ của một số nước có sự tương đồng nhất định về điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội và văn hóa pháp lý để rút ra những giá trị tham khảo cho Việt Nam.

4. Phân tích, đánh giá thực trạng từng nội dung của quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ gắn với điều kiện đảm bảo quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam, trên cơ sở đó kết luận về những kết quả đạt được; hạn chế, bất cập và nguyên nhân của những hạn chế, bất cập trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam.

5. Luận án xác định phương hướng và đề xuất hệ thống giải pháp bảo đảm tính toàn diện, khả thi và bền vững nhằm hoàn thiện quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ gồm: xây dựng quy hoạch, kế hoạch về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; xây dựng và hoàn thiện pháp luật giao thông đường bộ, các lĩnh vực khác của pháp luật có liên quan và phân công trách nhiệm quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tổ chức thực hiện pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; bảo đảm an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; nâng cao chất lượng an toàn phương tiện giao thông đường bộ; 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; tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; tiếp tục kiện toàn tổ chức bộ máy, nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức và các điều kiện đảm bảo; tăng cường hợp tác quốc tế trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Về cơ bản luận án đã hoàn thành mục tiêu và nhiệm vụ nghiên cứu đề ra và có những đóng góp nhất định cho việc cung cấp những luận cứ khoa học trong hoạch định, thực thi chính sách và hoàn thiện pháp luật trong lĩnh vực quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Kiến nghị:

1. Đối với cấp ủy Đảng các cấp: tiếp tục lãnh đạo, chỉ đạo thực hiện nghiêm túc Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương

Đảng (khoá XI) về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông. Các bộ, ngành, địa phương tiếp tục triển khai thực hiện nghiêm túc Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/8/2011 của Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

2. Đối với Chính phủ: báo cáo Ủy ban thường vụ Quốc hội bổ sung vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh nhiệm kỳ Quốc hội khóa XIV: xây dựng dự án Luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ và giao cho Bộ Công an chủ trì, phối hợp với các cơ quan chức năng để soạn thảo dự thảo luật.

3. Đối với Bộ Công an; Bộ Giao thông vận tải và các bộ, ngành liên quan: tiếp tục chỉ đạo các cơ quan chức năng rà soát hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật thuộc chức năng quản lý nhà nước của bộ, ngành mình để hoàn thiện hành lang pháp lý, cải cách hành chính nhưng vẫn đảm bảo kỷ luật, kỷ cương của pháp luật. Trọng tâm là các văn bản quy định về quản lý người và phương tiện tham gia giao thông; quản lý, bảo trì, tổ chức hệ thống giao thông đường bộ, v.v…; đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xây dựng hệ thống quản lý giao thông thông minh, hệ thống giám sát trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên các tuyến quốc lộ, đường cao tốc; hệ thống các cơ sở dữ liệu quản lý người và phương tiện tham gia giao thông; hệ thống cơ sở dữ liệu tai nạn giao thông, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ,v.v…

4. Đối với Bộ Giáo dục và đào tạo; Bộ y tế và các bộ, ngành liên quan theo chức năng, nhiệm vụ được giao tiếp tục nâng cao chất lượng công tác giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ cho học sinh, sinh viên các cấp học, để nâng cao nhận thức và ý chức chấp hành pháp luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5. Đối với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phải chủ động triển khai thực hiện và phối hợp chặt chẽ với các bộ, ngành triển khai

thực hiện quyết liệt các giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ tại địa phương; đồng thời gắn trách nhiệm cá nhân người đứng đầu các đơn vị, địa phương nếu để tình hình trật tự, an toàn giao thông đường bộ diễn biến phức tạp và tai nạn giao thông tăng.

DANH MỤC
CÁC CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ

1. Trần Sơn Hà (2007), "Ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác đăng ký, quản lý phương tiện cơ giới đường bộ, góp phần thực hiện cải cách hành chính", *Tạp chí Công an nhân dân*, số 10/2007.

2. Trần Sơn Hà (2012), "Vấn đề cải cách thủ tục hành chính trong xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ", *Tạp chí Quản lý nhà nước,* số 199/2012.

3. Trần Sơn Hà (2012), "Đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính trên lĩnh vực xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông", *Tạp chí Công an nhân dân,* tháng 8/2012.

4.Trần Sơn Hà (2013), "Giải pháp nhằm nâng cao văn hóa giao tiếp, ứng xử của Cảnh sát giao thông hiện nay", *Tạp chí Công an nhân dân,* tháng 5/2013.

5. Trần Sơn Hà (2013), "Tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình hiện nay", *Tạp chí Cộng sản*, tháng 10/2013.

6. Trần Sơn Hà (2015), "Sự lãnh đạo của Đảng uỷ Công an Trung ương và lãnh đạo Bộ Công an đối với lực lượng Cảnh sát giao thông trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông", *Kỷ yếu hội thảo khoa học Bộ Công an,* tháng 8/2015.

7. Trần Sơn Hà (2015), "Bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội", *Tạp chí Quản lý nhà nước,* số 12/2015.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. Tài liệu tiếng Việt:

1. Ban Bí thư Trung ương Đảng khóa XI (2012), Báo cáo tổng kết 8 năm thực hiện Chỉ thị số 22/CT-TW ngày 24/02/2003 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

2. Ban Bí thư Trung ương Đảng khóa XI (2012), Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 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. Bộ Công an (2007), Báo cáo tổng kết 20 năm đổi mới của lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ giai đoạn năm 1987-2007 và phương hướng công tác đến năm 2020.

4. Bộ Công an (2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015), Báo cáo tổng kết công tác năm của Cục Cảnh sát giao thông.

5. Bộ Công an (2015), Báo cáo tổng kết công tác pháp chế của Cục Cảnh sát giao thông.

6. Bộ Giao thông vận tải (2003), Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thủ đô Hà Nội đến năm 2020.

7. Bộ Giao thông vận tải (2013), Báo cáo chiến lược bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

8. Bộ Giao thông vận tải (2013), Báo cáo điều chỉnh chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020 và định hướng 2030.

9. Bộ Giao thông vận tải (2015), Báo cáo sơ kết 03 năm thực hiện 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.

10. Bộ Giao thông vận tải (2015), Tổng kết 06 năm thực hiện Luật giao thông đường bộ 2008.

11. Chính phủ (2007), Nghị định số 146/2007/NĐ-CP ngày 14/9/2007 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.

12. Chính phủ (2010), Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02/4/2010 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội.

13. Chính phủ (2013), Nghị định số 171/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội.

14. Chính phủ (2015), Báo cáo kết quả thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông 9 tháng đầu năm 2015, phương hướng, nhiệm vụ năm 2016.

15. C.Mác và Ph.Ăngghen (1983), Toàn tập, tập 24, Nxb. Sự thật, Hà Nội.

16. Công an thành phố Hà Nội, Sở Giao thông vận tải và Đoàn Thanh niên Cộng sản Hồ Chí Minh thành phố (2007), Phương án phối hợp tổ chức lực lượng thanh niên tình nguyện, Cảnh sát giao thông và Thanh tra giao thông kiểm tra việc đội mũ bảo hiểm đối với người điều khiển và ngồi trên mô tô, xe gắn máy trên địa bàn thành phố Hà Nội.

17. Công an thành phố Hà Nội (2011), Báo cáo tổng kết 8 năm thực hiện Chỉ thị 22-CT/TW ngày 24/02/2003 của Ban Bí thư Trung ương Đảng khóa IX về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn thành phố Hà Nội.

18. Đảng Cộng sản Việt Nam (2006), Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.

19. Đảng Cộng sản Việt Nam (2011), Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội.

20. Giáo trình an toàn đường bộ đô thị (bản dịch tiếng việt của Hội An toàn đường bộ toàn cầu).

21. Giáo trình quản lý nhu cầu giao thông của CHLB Đức (bản dịch tiếng việt của Trung tâm tư vấn phát triển giao thông vận tải, trường Đại học giao thông

vận tải Hà Nội).

22. Học viện Cảnh sát nhân dân (2014), Giáo trình Quản lý trật tự, an toàn giao thông của lực lượng Cảnh sát giao thông, Nxb. Công an nhân dân.

23. Học viện Hành chính Quốc gia (2005), Giáo trình quản lý hành chính nhà nước đối với ngành, lĩnh vực (chương trình chuyên viên chính), Nxb. Giáo dục, Hà Nội.

24. Học viện Hành chính Quốc gia (1998), Giáo trình quản lý hành chính nhà nước, tập II Quản lý hành chính nhà nước, Nxb. Lao động, Hà Nội.

25. Học viện Chính trị - Hành chính quốc gia Hồ Chí Minh, Học viện Hành chính, Viện nghiên cứu khoa học hành chính (2010), Thuật ngữ hành chính, Hà Nội.

26. Học viện Chính trị - Hành chính quốc gia Hồ Chí Minh (2003), Giáo trình Khoa học quản lý (Hệ cao cấp lý luận), Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội.

27. Hồ Chí Minh (1995), Toàn tập, tập 5, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.

28. Hồ Chí Minh (2000), Toàn tập, tập 8, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.

29. Hồ Chí Minh (2002), Toàn tập, tập 3, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.

30. Đoàn Minh Huy, Chu Công Minh (2015), "Đề xuất mô hình tổ chức hoạt động cho Trung tâm điều khiển giao thông thành phố Hồ Chí Minh", Tạp chí Giao thông vận tải, tháng 8/2015.

31. Nguyễn Thị Ngọc Hương (2014), Lực lượng vũ trang Quân khu 9 với một số giải pháp công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, Tạp chí Giao thông vận tải, số 11 năm 2014.

32. Mai Hữu Khuê (2003), Lý luận quản lý nhà nước, Nxb. Lao động, Hà Nội.

33. Kỷ yếu Hội nghị an toàn giao thông năm 2015, tập 1, Quản lý an toàn giao thông hạ tầng và tổ chức giao thông, Nxb. Giao thông vận tải.

34. Kỷ yếu Hội nghị an toàn giao thông năm 2015, tập 2, Phương tiện giao thông, người tham gia giao thông, ứng phó sau tai nạn giao thông, Nxb, Giao thông vận tải.

35. Kỷ yếu Hội nghị an toàn giao thông năm 2015, tập 3, An toàn giao

thông đường thủy nội địa, an toàn giao thông đường hàng không, Nxb. Giao thông vận tải.

36. Nguyễn Duy Lãm (1996), Sổ tay Thuật ngữ pháp lý thông dụng, Nxb. Giáo dục, Hà Nội.

37. Lê Hùng Lân, Nguyễn Thanh Hải, Đặng Quang Thạnh (2010), "Ứng dụng hệ thống giao thông thông minh trong các đô thị lớn, góp phần giảm ùn tắc giao thông", Tạp chí Công an nhân dân, số tháng 5/2010.

38. Nguyễn Thành Lập (2004), Làm gì để giữ hành lang an toàn đường bộ?, Tạp chí Giao thông vận tải, số 3 năm 2004.

39. Trương Diệu Loan (2014), "Nguyên nhân của những vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ hiện nay", Tạp chí Cảnh sát nhân dân, số 3/2015.

40. Luật đường bộ Nhật Bản năm 1992 (bản dịch tiếng việt của Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an).

41. Luật giao thông Hàn Quốc năm 2015 (bản dịch tiếng việt của Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an).

42. Luật giao thông Trung Quốc năm 2003 (bản dịch tiếng việt của Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an).

43. Luật giao thông và vận tải Philippine năm 2006 (bản dịch tiếng việt của Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an).

44. Trần Văn Luyện (2003), Trật tự, an toàn giao thông đường bộ - Thực trạng và giải pháp, Nxb. Chính trị Quốc gia, Hà Nội.

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

46. Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/8/2011 của Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

47. Phạm Bá Nhiễu (2014), thành phố Hồ Chí Minh tiếp tục thực hiện

đồng bộ các giải pháp để kéo giảm tai nạn giao thông nội và ngoại thành dịp cuối năm, Tạp chí Con đường xanh, số 10 năm 2014.

48. Phạm Bá Nhiễu (2014), Nhìn lại chương trình trọng điểm các giải pháp chống ùn tắc giao thông tại thành phố Hồ Chí Minh, Tạp chí Giao thông vận tải, số 10 năm 2014.

49. Nguyễn Quang Nghĩa (2012), Giải pháp hoạt động triển khai và sử dụng hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ của lực lượng Cảnh sát giao thông, Nxb. Công an nhân dân.

50. Trần Đại Quang và Nguyễn Xuân Yêm (2015), Bộ sách "Khoa học Công an Việt Nam", tập 2 "Quản lý nhà nước về an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội".

51. Quốc hội (1992), Hiến pháp 1992, Nxb. Sự thật, Hà Nội.

52. Quốc hội (1996), Hiến pháp 1946, 1959, 1980 và 1992, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.

53. Quốc hội (2001), Hiến pháp 1992, sửa đổi, bổ sung theo Nghị quyết số 51/2001/QH10 ngày 25/12/2001, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.

54. Quốc hội (2001), Luật số 32/2001/QH10 - Luật tổ chức Chính phủ.

55. Quốc hội (2003), Luật số 11/2003/QH11- Luật tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.

56. Quốc hội (2008), Luật số 23/2008/QH12 - Luật giao thông đường bộ, Nxb. Giao thông vận tải, Hà Nội.

57. Quốc hội (2012), Luật số 15/2012/QH13 - Luật xử lý vi phạm hành chính, Nxb. Tư pháp, Hà Nội - 2012.

58. Quốc hội (2013), Hiến pháp năm 2013, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.

59. Quốc hội (2014), Luật số 73/2014/QH13 - Luật Công an nhân dân.

60. Chu Đức Soàn (2014), Giao thông Việt Nam - Những giai đoạn không thể nào quên, Tạp chí Giao thông vận tải, số 10 năm 2014.

61. Sở Giao thông vận tải - Công an thành phố Hà Nội (2007), Kế hoạch

liên ngành phối hợp thực hiện chuyên đề đảm bảo trật tự vận tải hành khách liên tỉnh, hoạt động taxi và xử lý các phương tiện dừng đỗ sai quy định trên địa bàn thành phố Hà Nội.

62. Lê Minh Tâm (2006), Giáo trình Lý luận nhà nước và pháp luật (trường Đại học Luật Hà Nội), Nxb. Tư pháp, Hà Nội.

63. Hoàng Bách Thành (2014), Quảng Ninh - Những chuyển biến tích cực về trật tự, an toàn giao thông, Tạp chí Giao thông vận tải số 11/2014, tr.51- 53.

64. Nguyễn Ngọc Thạch (2014), Các giải pháp đồng bộ về cơ sở hạ tầng nhằm tăng cường an toàn giao thông đường bộ Việt Nam, Tạp chí Giao thông vận tải số 11/2014.

65. Vũ Đức Thắng (2014), Nghiên cứu giải pháp tăng cường an toàn cầu chui cầu vượt, Tạp chí Giao thông vận tải số 9/2014, tr. 48 - 50.

66. Nguyễn Hữu Thọ (2007), Công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong hoạt động vận tải khách bằng ô tô, Tạp chí Giao thông vận tải, số 9 năm 2007.

67. Nguyễn Xuân Trục (2005), Quy hoạch giao thông vận tải và thiết kế công trình giao thông vận tải, Nxb, Giáo dục, Hà Nội.

68. Đức Trung (2007), Phó thủ tướng thường trực Nguyễn Sinh Hùng: Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông nhiệm vụ cấp bách, thường xuyên, lâu dài của cả hệ thống chính trị, Tạp chí Giao thông vận tải, số 9 năm 2007, tr. 47 - 48.

69. Trung tâm Đào tạo và Thông tin - Viện Khoa học và Công nghệ Giao thông vận tải (2010), Giao thông vận tải - phát triển bền vững và hội nhập.

70. Phạm Thị Tuyết (2015), "Thực trạng và nhu cầu vốn phát triển giao thông đường bộ Việt Nam", Tạp chí Giao thông vận tải, tháng 8/2015.

71. Từ điển Bách khoa Công an nhân dân, Nxb. Công an nhân dân, Hà Nội, 2005.

72. Từ điển Tiếng việt (2014), Nxb. Từ điển bách khoa.

73. Ủy ban An toàn giao thông quốc gia (2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015), Báo cáo công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông năm.

74. Ủy ban An toàn giao thông quốc gia (2013), Báo cáo sơ kết hai năm thực hiện Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/8/2011 của Chính phủ về tăng cường các giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

75. V.I.Lênin (1974), Toàn tập, tập 4, Nxb Tiến bộ, Mátxcơva.

76. V.I.Lênin (1978), Toàn tập, tập 44, Nxb Tiến bộ, Mátxcơva.

77. V.I.Lênin (1993), Toàn tập, tập 2, Nxb Tiến bộ, Mátxcơva.

78. Viện Khoa học pháp lý - Bộ Tư pháp (2006), Từ điển Luật học, Nxb. Tư pháp, Hà Nội.

79. Viện Ngân hàng thế giới (2006), Đô thị trong thế giới toàn cầu hóa - quản trị nhà nước, thành tích hoạt động và tính bền vững, Nxb, Chính trị Quốc gia, Hà Nội.

80. Vũ Thị Vinh (2001), Quy hoạch mạng lưới giao thông, Nxb, Xây dựng, Hà Nội.

81. Nguyễn Xuân Yêm (1998), Một số vấn đề quản lý nhà nước về an ninh quốc gia, trật tự an toàn xã hội, Nxb, Công an nhân dân - Hà Nội.

82. Nguyễn Xuân Yêm, Trần Minh Chất... (2014), Trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn 5 thành phố trực thuộc trung ương - thực trạng và giải pháp, Nxb. Công an nhân dân.

II. Tài liệu nước ngoài:

83. CAST. (2009, Manul for designing, implementing, and evaluating road safetly communication campaigns, Campaigns and Awareness - Raising Strategies in Traffic Safety.

84. GEDR (2008), Tools for Infrastruc ture Sfety Management - Fact sheets and Comon Conclusions, Technical Group Road Safetl, Edited and Published by Cedr Secrerariat General. Paris**.**

85. GTZ (Deutsch Gesellschft fuer Technische Zusammenarbeit) (2009), Transport Systems, Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy - maker in Developing Cities, Module 4e, Eschborn, Germany.

86. Goodbody Economic Consultants Ballsbridge Park, Ballsbridge, Dublin, Transport and Regional Developmant.

87. Habibian, M., Mesbah, M.,and Sobhani, A., (2011), Ranking of

Hazardous Road Locations in Two - Lane Two - Way Rural Roads with No Crash Record, Australassian Transport Research Forum 2011 Proceedings, Adelaide, Australia.

88. National Highway Traffic Safety Administration, US Departmant of Transport (2005).

89. Norman LG (2012), Road traffic accidents: edidemiology, control, and prevention, WHO, Geneva.

90. OECD (European conference of ministers of transport), Speed management.

91. WHO (2013), Global status reprot on road safety 2013.

Phụ lục 1

SỐ LIỆU PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CƠ GIỚI ĐƯỜNG BỘ

Năm	Ô tô			Mô tô		
	Đăng ký mới	Tổng số đã đăng ký	So sánh với cùng kỳ năm trước	Đăng ký mới	Tổng số đã đăng ký	So sánh với cùng kỳ năm trước
2007	123.567	1.089.222	+ 12,8%	3.022.246	21.428.631	+ 16,4%
2008	183.602	1.272.824	+ 16,8%	3.044.302	24.472.933	+ 14,2%
2009	190.571	1.463.395	+ 14,9%	2.658.895	27.131.828	+ 10,8%
2010	183.648	1.647.043	+ 12,5%	2.959.300	30.091.128	+ 10,9%
2011	174.668	1.821.711	+ 10,6%	2.619.408	32.710.536	+ 8,7%
2012	132.065	1.953.776	+ 7,2%	3.089.979	35.800.515	+ 9,4%
2013	142.969	2.096.745	+ 7,3%	2.760.226	38.560.741	+ 7,7%
2014	172.682	2.269.427	+ 8,0%	2.554.357	41.115.098	+ 6,6%
2015	301.751	2.932.080	+ 74,74%	2.622.097	47.760.854	+ 2,68%

(Nguồn: Cục Cảnh sát giao thông)

Phụ lục 2

THỐNG KÊ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

TỪ ÍT NGHIÊM TRỌNG TRỞ LÊN

Năm	Số vụ	So sánh với cùng kỳ năm trước	Số người chết	So sánh với cùng kỳ năm trước	Số người bị thương	So sánh với cùng kỳ năm trước
2007	14.218	- 100 (- 0,07%)	12.857	+ 667 (+5,5%)	10.631	- 299 (- 2,7%)
2008	12.163	- 2.055 (- 14,5%)	11.318	- 1.539 (-12%)	7.885	- 2.746 (-25,8%)
2009	11.798	- 365 (- 2,9%)	11.091	- 227 (- 2,0%)	7.654	- 231 (- 2,9%)
2010	13.713	+ 1.915 (+ 16,2%)	11.060	- 31 (- 0,27%)	10.306	+ 2.652 (+ 34,6%)
2011	12.715	- 998 (- 7,3%)	10.800	- 260 (- 2,4%)	9.765	- 541 (- 5,2%)
2012	10.819	- 3.656 (- 28,7%)	9.540	- 1.699 (- 15,1%)	7.723	- 3.860 (- 39,%)
2013	11.395	+ 576 (+ 5,62%)	9.627	+ 87 (+ 0,91%)	8.014	+ 291 (+ 3,76%)
2014	10.353	- 1.042 (- 9,14%)	8.845	- 782 (- 8,12%)	6.259	- 1.755 (- 28%)
2015	10.110	- 243 (- 2,3%)	8.435	- 410 (- 4,63%)	5.990	- 269 (- 4,3%)
Tổng	105.229		93.573		74.227	

(Nguồn: Cục Cảnh sát giao thông)

Phụ lục 3

THỐNG KÊ TAI NẠN GIAO THÔNG

ĐẶC BIỆT NGHIÊM TRỌNG

Năm	Số vụ	So sánh với cùng kỳ năm trước	Số người chết	So sánh với cùng kỳ năm trước	Số người bị thương	So sánh với cùng kỳ năm trước
2007	182	+ 33,8 %	484	+ 22,8 %	681	+ 45,2 %
2008	128	- 29 %	371	- 22,2 %	437	- 33,1 %
2009	143	+ 8,3 %	442	+ 9,1 %	467	- 6,8 %
2010	126	- 11,8 %	389	- 1%	311	- 33,4 %
2011	99	- 21,4 %	298	- 24,2 %	371	+ 14,2 %
2012	86	- 13,4 %	289	- 3 %	264	- 52 %
2013	58	- 23 %	219	- 24,2 %	203	- 23 %
2014	81	+39,6 %	255	+ 16,4 %	205	+ 1 %
2015	74	- 8,6 %	240	- 5.58 %	157	- 23,41 %
Tổng	977		2.987		3.096	

(Nguồn: Cục Cảnh sát giao thông)

Phụ lục 4

THỐNG KÊ TỶ LỆ TAI NẠN GIAO THÔNG TRÊN 10.000 PHƯƠNG TIỆN

Năm	Số vụ	So sánh với cùng kỳ năm trước	Số người chết	So sánh với cùng kỳ năm trước	Số người bị thương	So sánh với cùng kỳ năm trước
2007	6,3	- 1,1	5,7	- 0,6	4,7	0,9
2008	4,6	- 1,7	4,3	- 1.4	3,0	1,7
2009	4,0	- 0,6	3,8	- 0,5	2,6	0,4
2010	4,2	+ 0,2	3,4	- 0,4	3,1	+ 0,5
2011	3,6	- 0,6	3,0	- 0,4	2,7	0,4
2012	2,8	- 0,8	2,4	- 0,6	2,0	0,7
2013	2,7	- 0,1	2,3	- 0,1	1,9	0,1
2014	2,2	- 0,5	1,9	- 0,4	1,3	0,6
2015	1,7	- 0,3	1,38	- 0,5	0,9	0,35

(Nguồn: Cục Cảnh sát giao thông)

Phụ lục 5

THỐNG KÊ KẾT QUẢ XỬ LÝ VI PHẠM CỦA LỰC LƯỢNG CẢNH SÁT GIAO THÔNG

Năm	Số vi phạm (trường hợp)	Phạt tiền (tỷ đồng)	Tước GPLX (trường hợp)	Tạm giữ ô tô (trường hợp)	Tạm giữ mô tô (trường hợp)
2007	4.180261	654	20.900	29.133	881.641
2008	5.431191	1.225	157.321	25.653	761.691
2009	5.589635	1.342	180.781	19.950	745.436
2010	6.362907	1.601	226.695	26.312	700.491
2011	6.433922	1.792	275.666	24.281	559.236
2012	7.102156	2.331	378.439	25.368	679.527
2013	5.536203	2.901	449.223	31.407	609.945
2014	4.883692	2.838	403.055	31.799	601.332
2015	4.195.258	2.750	354.189	32.522	563.588
Tổng	49.715.225	17.434	2.446.269	246.425	6.102.887

(Nguồn: Cục Cảnh sát giao thông)

Phụ lục 6

THỐNG KÊ PHƯƠNG TIỆN KIỂM ĐỊNH

NĂM	Lượt phương tiện vào kiểm định	Lượt xe đạt tiêu chuẩn	Lượt xe không đạt tiêu chuẩn	Không đạt tiêu chuẩn			
				Hệ thống phanh (%)	Hệ thống lái (%)	Bánh xe (%)	Khí xả (%)
2007	1.175.347	947.640	227.707	62.6	33,3	12,2	14,7
2008	1.291.415	1.034.269	257.146	53,4	31,2	10,6	35,8
2009	1.515.575	1.225.247	290.328	51,9	29,4	8,8	47,1
2010	1.629.911	1.323.088	306.823	53,2	30,2	10,2	51,0
2011	1.738.438	1.413.145	325.293	53,4	30,5	11,0	51,1
2012	2.011.670	1.627.368	384.302	52,0	30,3	11,7	52,5
2013	2.204.952	1.811.359	393.593	52,3	29,3	10,9	54,4
2014	2.449.916	1.846.629	603.287	53,8	32,6	16,5	42,1
2015	2.462.482	1.990.732	471.749	55.2	35.0	14.9	44.4

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam)

PHIẾU KHẢO SÁT

THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN MỘT SỐ TỈNH, THÀNH PHỐ TRỰC THUỘC TRUNG ƯƠNG HIỆN NAY

Để có cơ sở phân tích, đánh giá khách quan thực trạng quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; trên cơ sở đó đề xuất giải pháp nhằm góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay; Anh/chị vui lòng cho biết ý kiến của mình về các câu hỏi vào một trong các phương án sau, bằng cách đánh dấu (x) vào ô có nội dung thích hợp và viết thêm ý kiến cá nhân vào câu hỏi không có sẵn phương án trả lời.

Ngày khảo sát: ……/……./2015

Địa bàn khảo sát (nơi cư trú của anh/chị): .....

.....

I. THÔNG TIN CHUNG

Đề nghị Anh/chị cho biết một số thông tin về cá nhân:

a) Giới tính: 1. Nam ☐ 2. Nữ ☐

b) Tuổi (theo năm dương lịch) .....

c) Nơi cư trú hiện nay: 1. Thành thị ☐ 2. Nông thôn ☐

d) Nơi làm việc/học tập (nếu có): 1. Cơ quan nhà nước ☐

2. Khối Doanh nghiệp ☐ 3. Tư nhân ☐ 1. Học sinh, sinh viên ☐

đ) Nghề nghiệp: .....**.....**

e) Trình độ:

1.	Trung học cơ sở	☐	4.	Cao đẳng, đại học	☐
2.	Trung học phổ thông	☐	5.	Sau đại học	☐
3.	Trung cấp	☐	6.	Khác:……	☐

II. NỘI DUNG XIN Ý KIẾN

1. Anh (chị) có biết các văn bản pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ?

1. Luật Giao thông đường bộ 1. □ Biết 2. □ Không biết

2. Nghị định số 171/2013/NĐ-CP và Nghị định 107/2014/NĐ-CP của Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 171/2013/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt?

1. □ Biết 2. □ Không biết

3. Các văn bản hướng dẫn thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008

1. □ Biết 2. □ Không biết

4. Trách nhiệm của công dân trong việc tham gia quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

1. □ Biết 2. □ Không biết

2. Anh (chị) biết các văn bản pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ quan kênh thông tin nào?

1. □ Phương tiện thông tin đại chúng (Internet, đài báo, tivi)

2. □ Sách chuyên khảo

3. □ Lớp tập huấn

4. □ Kênh thông tin khác….

3. Anh/chị đánh giá mức độ quan trọng của việc thực hiện các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ?

1. □ Rất quan trọng

2. □ Quan trọng

3. □ Không quan trọng

4. Theo Anh/chị, hiểu biết pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, sẽ đem lại lợi ích gì?

1. □ Giúp bản thân tự bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của mình

2. □ Tự giác chấp hành pháp luật

3. □ Có hiểu biết, kiến thức để tham gia quản lý nhà nước, quản lý xã hội, giám sát hoạt động của các cơ quan nhà nước, chống tham nhũng, tiêu cực

4. □ Lợi ích khác :……

5. Năm 2015, Anh/chị có tham dự các hoạt động tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ không?

1.□ Tham dự nhiều

2.□ Tham dự ít

3.□ Không tham dự

6. Anh/chị được tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là những nội dung gì?

1. □ Các nội dung cơ bản trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008

2. □ Các nội dung cơ bản trong Nghị định số 171/2013/NĐ-CP và Nghị định 107/2014/NĐ-CP của Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 171/2013/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt

3. □ Các quy định hướng dẫn, thực hiện Luật giao thông đường bộ năm 2008

4. □ Trách nhiệm của công dân trong việc tham gia quản lý trật tự, an toàn giao thông đường bộ

7. Theo Anh/chị, nguyên nhân nào dẫn đến vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ?

1. □ Bản thân không hiểu biết pháp luật

2. □ Không có môi trường, điều kiện tiếp cận pháp luật

3. □ Nội dung pháp luật chưa phù hợp với điều kiện thực tế

4. □ Hình thức phổ biến, giáo dục pháp luật chưa phù hợp

5. □ Ý thức của người tham gia giao thông chưa cao

6. □ Các nguyên nhân khác:……

8. Theo Anh/chị, các cơ quan quản lý nhà nước cần có những giải pháp gì giúp người dân nâng cao hiểu biết pháp luật và ý thức chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ?

1. □ Tăng cường phổ biến, giáo dục pháp luật

2. □ Ban hành chế tài xử phạt nghiêm khắc

3. □ Thực hiện biểu dương, khen thưởng kịp thời những tấm gương chấp hành nghiêm pháp luật

4. □ Xây dựng các quy định pháp luật rõ ràng, cụ thể và phù hợp

5. □ Các biện pháp khác: ……

10. Theo Anh/chị , Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và các văn bản hướng dẫn chi tiết thi hành Luật này phù hợp hay không phù hợp?

1. Điều kiện kinh tế - xã hội	□ Phù hợp	□ Không phù hợp
2. Trình độ dân trí	□ Phù hợp	□ Không phù hợp
3. Truyền thống văn hóa và phong tục tập quán	□ Phù hợp	□ Không phù hợp

11. Anh/chị nhận định những hành vi nào dưới đây vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ?

1. □ Không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông

2. □ Điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng trên đường mà trong máu hoặc trong hơi thở có nồng độ cồn

3. □ Đua xe, cổ vũ đua xe, tổ chức đua xe trái phép, lạng lách, đánh võng

4. □ Điều khiển xe cơ giới không có giấy phép lái xe theo quy định

5. □ Giao xe cơ giới, xe máy chuyên dùng cho người không đủ điều kiện điều khiển xe tham gia giao thông đường bộ

6. □ Không phá hoại, lấn chiếm hành lang an toàn giao thông

7. □ Điều khiển xe cơ giới chạy quá tốc độ quy định, giành đường, vượt ẩu

8.□ Bỏ trốn sau khi gây tai nạn để trốn tránh trách nhiệm

9. □ Khi có điều kiện mà cố ý không cứu giúp người bị tai nạn giao thông

10. □ Không chuyển quyền sở hữu xe theo quy định

11. □ Chạy đúng tốc độ quy định

12. □ Vượt bên phải trong các trường hợp không được phép.

13. □ Thuê mượn linh kiện, phụ kiện của xe ô tô khi kiểm định

12. Anh/ chị đánh giá về công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ địa bàn nơi anh, chị cư trú và làm việc?

1. □ Tốt 2. □ Bình thường 3. □ Chưa tốt

13. Anh/chị đánh giá về chất lượng đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe hiện nay?

1. □ Tốt 2. □ Bình thường 3. □ Chưa tốt

14. Anh/chị đánh giá về chất lượng kiểm định phương tiện giao thông cơ giới đường bộ hiện nay?

1. □ Tốt 2. □ Bình thường 3. □ Chưa tốt

15. Theo Anh/chị, vai trò của Nhà nước và các cơ quan chức năng trong việc khắc phục những hạn chế, bất cập về trật tự, an toàn giao thông đường bộ?

1. □ Có vai trò lớn

2. □ Bình thường

3. □ Không có vai trò

4. □ Không có ý kiến

16. Anh/chị hãy cho biết giải pháp nào sau đây là quan trọng nhất trong việc nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ?

1. Xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

2. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục, hướng dẫn pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

3. Tổ chức thực hiện pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

4. Bảo đảm hiệu quả an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

5. Nâng cao chất lượng an toàn phương tiện giao thông đường bộ

6. Tăng cường quản lý chất lượng đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe, bằng, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ

7. Tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

8. Tăng cường xử lý tội phạm hoạt động trên các tuyến giao thông đường bộ, khởi tố điều tra, truy tố, xét xử theo quy định của pháp luật những vụ tai nạn giao thông có đấu hiệu tội phạm

9. Tăng cường hợp tác quốc tế trong quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của Anh/chị

Cán bộ khảo sát