

Số: 247/BC-ĐGS

Hà Nội, ngày 26 tháng 11 năm 2024

VĂN PHÒNG UBND TỈNH

Số: 6164

ĐẾN Ngày: 09/12/2024

Chuyên: về bảo

BÁO CÁO

Kết quả giám sát “Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023”

Kính gửi: Ủy ban Thường vụ Quốc hội

Thực hiện Nghị quyết số 90/2023/QH15 ngày 08/6/2023 của Quốc hội về Chương trình giám sát của Quốc hội năm 2024, Nghị quyết số 838/NQ-UBTVQH15 ngày 02/8/2023 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội (UBTVQH) về việc thành lập Đoàn giám sát của UBTVQH và Kế hoạch số 673/KH-ĐGS ngày 30/10/2023 thực hiện giám sát chuyên đề “Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023”, Đoàn giám sát đã yêu cầu Chính phủ và các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ; Ủy ban nhân dân (UBND) các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; cơ quan, tổ chức, đơn vị, doanh nghiệp có liên quan gửi báo cáo; tổ chức các buổi làm việc, nghe Chính phủ và các Bộ, ngành chức năng báo cáo; tổ chức các Đoàn công tác tiến hành giám sát trực tiếp tại một số địa phương và các cơ quan, đơn vị trên cả ba miền: Bắc, Trung, Nam; đồng thời, yêu cầu Đoàn đại biểu Quốc hội tổ chức giám sát tại địa phương và gửi báo cáo về Đoàn giám sát.

Đoàn giám sát xin báo cáo UBTVQH kết quả giám sát như sau:

Phần I

KHÁI QUÁT ĐẶC ĐIỂM TÌNH HÌNH CHUNG

1. Khái quát về đặc điểm tình hình kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh có liên quan đến thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT

Trong những năm qua, toàn Đảng, toàn dân, toàn quân đã đoàn kết, chung sức, đồng lòng, nắm bắt thuận lợi, thời cơ, vượt qua khó khăn, thách thức (nhất là tác động nặng nề của cuộc khủng hoảng, suy thoái kinh tế toàn cầu do đại dịch COVID-19), nỗ lực phấn đấu, thực hiện thắng lợi các mục tiêu, nhiệm vụ, đạt được nhiều thành tựu rất quan trọng, khá toàn diện, tạo nhiều dấu ấn nổi bật. Kinh tế vĩ mô ổn định, lạm phát được kiểm soát, tăng trưởng được duy trì ở mức khá cao; tiềm lực, quy mô và sức cạnh tranh của nền kinh tế được nâng lên. Chính trị - xã hội ổn định; quốc phòng, an ninh không ngừng được củng cố, kiên quyết, kiên trì giữ vững độc lập, chủ quyền, thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ, lợi ích quốc gia,

dân tộc; quan hệ đối ngoại và hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng và hiệu quả; vị thế, uy tín của Việt Nam trên trường quốc tế được nâng cao.

Trong thành tựu chung về phát triển kinh tế - xã hội, công tác đảm bảo TTATGT luôn được Đảng và Nhà nước ta quan tâm, coi đây là một vấn đề mang tính xã hội cấp bách, là nhiệm vụ quan trọng, tác động trực tiếp đến phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm an ninh, trật tự, an ninh con người, với mục tiêu cao nhất là bảo đảm an toàn tính mạng, sức khỏe, tài sản, cuộc sống bình yên, hạnh phúc của Nhân dân. Trong thời gian qua, Bộ Chính trị, Ban Bí thư đã có nhiều nghị quyết, chỉ thị chỉ đạo thực hiện công tác đảm bảo TTATGT¹ nói chung; Quốc hội đã ban hành nhiều luật, Chính phủ, các Bộ, ngành, địa phương đã ban hành nhiều văn bản quy phạm pháp luật, các văn bản lãnh đạo, chỉ đạo triển khai thực hiện nhiệm vụ đảm bảo TTATGT và đã đạt được những kết quả quan trọng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông gắn với bảo đảm TTATGT, tình hình TTATGT đã có những chuyển biến tích cực; thúc đẩy phát triển giao thông vận tải, phát triển kinh tế đất nước. Đã thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại; tập trung ưu tiên đầu tư, sớm đưa vào sử dụng các công trình, dự án hạ tầng trọng điểm về giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường hàng hải và đường hàng không kết nối các vùng, khu vực, các trung tâm kinh tế trong nước và quốc tế.

Bên cạnh kết quả đạt được, một số vấn đề tồn tại, bất cập chưa được giải quyết triệt để, nhất là các đô thị chưa đảm bảo quy định về tỷ lệ % diện tích đất dành cho giao thông; kết cấu hạ tầng giao thông vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu vận tải, tính kết nối và sự đồng bộ chưa cao; vận tải công cộng chưa đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân; tai nạn giao thông (TNGT) tuy có giảm qua các năm qua, nhưng chưa bền vững, số người bị chết, bị thương do TNGT vẫn ở mức cao, tai nạn đặc biệt nghiêm trọng trên đường bộ vẫn còn thường xuyên xảy ra²; công tác quản lý nhà nước về bảo đảm TTATGT vẫn còn một số hạn chế, bất cập.

Những đặc điểm, tình hình và các tồn tại, hạn chế nêu trên đã tác động đến việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT trong thời gian qua.

2. Về thời gian thống kê, báo cáo

- Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường bộ: Từ ngày 01/7/2009 đến hết ngày 31/12/2023;

- Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường sắt: Từ ngày 01/01/2019 đến hết ngày 31/12/2023;

- Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa: Từ ngày 01/01/2015 đến hết ngày 31/12/2023;

¹ Chỉ thị số 22-CT/TW ngày 24/02/2003 của Ban Bí thư về "Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông"; 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"; Chỉ thị số 23-CT/TW, ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới.

² Theo Báo cáo của Chính phủ: Từ năm 2009 đến hết 2023, cả nước xảy ra hơn 298.000 vụ, làm chết trên 141.000 người, bị thương trên 249.000 người, số vụ tai nạn và số người chết, bị thương vẫn ở mức cao.

- Về lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng không dân dụng: Từ ngày 01/01/2016 đến hết ngày 31/12/2023;

- Về lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng hải: Từ ngày 01/01/2018 đến hết ngày 31/12/2023.

3. Tình hình triển khai Nghị quyết số 838/NQ-UBTVQH15 về thành lập Đoàn giám sát

3.1. Đối với Đoàn giám sát

Thực hiện các nghị quyết của Quốc hội, UBTVQH³, Đoàn giám sát đã khẩn trương chỉ đạo thành lập Tổ giúp việc để tham mưu, phục vụ việc triển khai các hoạt động của Đoàn; xây dựng Kế hoạch và các Đề cương báo cáo, trình UBTVQH xem xét, cho ý kiến trước khi ban hành; gửi văn bản yêu cầu các đối tượng chịu sự giám sát báo cáo theo Đề cương đã được duyệt; quyết định phân công nhiệm vụ thành viên và các đại biểu mời tham gia Đoàn giám sát; phân công nhiệm vụ Tổ giúp việc Đoàn giám sát⁴.

Đoàn giám sát đã chỉ đạo Tổ giúp việc đôn đốc các đối tượng chịu sự giám sát gửi báo cáo; đã thành lập 03 Đoàn công tác⁵ trực tiếp giám sát tại 12 các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Các hoạt động của Đoàn giám sát được triển khai cơ bản bám sát Kế hoạch đề ra, bảo đảm thời gian, tiến độ. Nội dung giám sát đã tiến hành đúng trọng tâm, với đối tượng và phạm vi giám sát rộng. Đoàn giám sát đã xây dựng Báo cáo số 807/BC-ĐGS ngày 22/4/2024 báo cáo kết quả bước đầu giám sát chuyên đề về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường bộ nhằm đánh giá kết quả, làm rõ bất cập, hạn chế, nguyên nhân, đề xuất các giải pháp trong việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT đường bộ, cung cấp cơ sở thực tiễn cho việc hoàn thiện dự thảo Luật Đường bộ và dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ để trình Quốc hội thông qua tại Kỳ họp thứ 7 được chất lượng, bảo đảm tính khả thi.

3.2. Đối với Chính phủ, các Bộ, ngành và các địa phương

Thực hiện các nghị quyết của UBTVQH, Kế hoạch số 673/KH-ĐGS và các văn bản của Đoàn giám sát, Chính phủ, các Bộ, ngành và địa phương đã rà soát

³ Nghị quyết số 90/2023/QH15 ngày 08/6/2023 của Quốc hội về Chương trình giám sát của Quốc hội năm 2024, Nghị quyết số 833/NQ-UBTVQH15 ngày 27/7/2023 của UBTVQH về chương trình giám sát của UBTVQH năm 2024, Nghị quyết số 838/NQ-UBTVQH15 ngày 02/8/2023 của UBTVQH về thành lập Đoàn giám sát chuyên đề "Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023".

⁴ Kết quả Đoàn giám sát đã ban hành: Quyết định số 598/QĐ-ĐGS ngày 18/8/2023 về việc thành lập Tổ giúp việc Đoàn giám sát; Kế hoạch số 673/KH-ĐGS ngày 30/10/2023 thực hiện giám sát chuyên đề "Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023" và ban hành kèm theo Đề cương báo cáo; Công văn số 676/ĐGS-QPAN ngày 31/10/2013 gửi các đối tượng chịu sự giám sát yêu cầu báo cáo; Quyết định số 712/QĐ-ĐGS ngày 12/12/2023 về phân công nhiệm vụ thành viên và các đại biểu mời tham gia Đoàn giám sát; Nghị quyết số 756/NQ-ĐGS ngày 07/3/2024 phân công nhiệm vụ Tổ giúp việc Đoàn giám sát.

⁵ Các Đoàn công tác gồm: (i) Đoàn công tác số 1 giám sát tại: Thành phố Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, thành phố Đà Nẵng, thành phố Cần Thơ do đồng chí Trần Quang Phương, Phó Chủ tịch Quốc hội làm Trưởng đoàn (ủy quyền cho đồng chí Nguyễn Hải Hưng, Phó Chủ nhiệm UBQPAN chủ trì); (ii) Đoàn công tác số 2 giám sát tại: Lào Cai, Thanh Hóa, Kiên Giang, Đồng Nai do đồng chí Lê Tấn Tới, Chủ nhiệm Ủy ban Quốc phòng và An ninh làm Trưởng đoàn; (iii) Đoàn công tác số 3 giám sát tại: Thành phố Hải Phòng, Quảng Ninh, Khánh Hòa, Đắk Lắk do đồng chí đồng chí Dương Thanh Bình, Trưởng Ban Dân nguyện làm Trưởng đoàn.

các văn bản quy phạm pháp luật (VBQPPL) về bảo đảm TTATGT và các hoạt động liên quan đến bảo đảm TTATGT; chủ động triển khai nội dung thực hiện báo cáo giám sát theo đề cương yêu cầu. UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đã chỉ đạo Sở Giao thông vận tải, Công an và Ban An toàn giao thông (ATGT) cấp tỉnh, UBND các quận, huyện, thành phố trực thuộc và các cơ quan, đơn vị liên quan báo cáo, đánh giá kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT từ năm 2009 đến hết năm 2023 và tham mưu cho UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương báo cáo kết quả triển khai thực hiện trên địa bàn. Đoàn đại biểu Quốc hội các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chủ trì, phối hợp với Hội đồng nhân dân, Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam cùng cấp tổ chức giám sát về nội dung chuyên đề và gửi báo cáo kết quả theo yêu cầu của Đoàn giám sát.

Nhìn chung, Chính phủ, các Bộ, ngành, Đoàn đại biểu Quốc hội, UBND các cấp, các cơ quan, đơn vị đã nghiêm túc triển khai thực hiện Nghị quyết số 838/NQ-UBTVQH15, Kế hoạch và các văn bản chỉ đạo của Đoàn giám sát, của Chính phủ, UBND cấp trên về chuyên đề giám sát. Các báo cáo của các đối tượng chịu sự giám sát cơ bản bám sát mục đích, yêu cầu, nội dung, đề cương báo cáo; làm rõ ưu điểm, hạn chế, khó khăn, vướng mắc, nguyên nhân; chỉ rõ trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, đơn vị và cá nhân có liên quan; rút ra bài học kinh nghiệm và đề xuất giải pháp hoàn thiện cơ chế, chính sách, pháp luật và tăng cường hiệu lực, hiệu quả công tác bảo đảm TTATGT trong giai đoạn tiếp theo. Tuy nhiên, việc triển khai vẫn còn có một số hạn chế như: Báo cáo một số địa phương gửi về Đoàn giám sát còn chậm; bố cục của một số báo cáo chưa sát với đề cương; đa số các báo cáo đều không nêu kết quả rà soát VBQPPL; nhiều báo cáo phân tích số liệu còn đơn giản, thậm chí không có phụ lục về số liệu; việc xác định trách nhiệm chưa được cụ thể; một số báo cáo không có phần bài học kinh nghiệm và giải pháp... Đối với báo cáo của các địa phương nơi các Đoàn công tác đến giám sát, Đoàn công tác đã yêu cầu các địa phương bổ sung, hoàn thiện báo cáo chính thức để gửi Đoàn giám sát.

Phần II

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

Qua xem xét báo cáo của Chính phủ, các Bộ, ngành, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và giám sát thực tế tại một số địa phương, đơn vị, Đoàn giám sát thấy rằng, sau khi Luật Giao thông đường bộ (năm 2008), Luật Đường sắt (năm 2017), Luật Giao thông đường thủy nội địa (được sửa đổi, bổ sung một số điều năm 2014), Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (được sửa đổi, bổ sung một số điều năm 2014), Bộ luật Hàng hải Việt Nam (năm 2015) được ban hành và có hiệu lực, công tác bảo đảm TTATGT trên các lĩnh vực đã được triển khai tích cực, đồng bộ và đạt được một số kết quả nổi bật:

I. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT VỀ BẢO ĐẢM TTATGT

A. Đánh giá kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT đường bộ (từ ngày 01/7/2009 đến ngày 31/12/2023)

1. Ưu điểm

1.1. Về kết quả bảo đảm TTATGT đường bộ

Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT), Bộ Công an và các Bộ, ngành, địa phương chủ động, tích cực tham mưu xây dựng, ban hành các văn bản hướng dẫn thực hiện cơ bản đầy đủ, kịp thời. Đặc biệt, Chính phủ đã chỉ đạo tổng kết việc thực hiện Luật Giao thông Đường bộ năm 2008, trình Quốc hội thông qua 02 Luật (Luật Đường bộ, Luật TTATGT Đường bộ) với quá trình chuẩn bị công phu, chu đáo, tạo cơ sở pháp lý vững chắc cho việc tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc, bất cập; cũng như định hướng phát triển đường bộ, bảo đảm TTATGT đường bộ trong thời gian tới.

Công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ đã cơ bản được triển khai thực hiện tốt, duy trì thường xuyên liên tục, đa dạng về hình thức, nội dung phù hợp với từng đối tượng khác nhau; thường xuyên nhận được sự quan tâm, vào cuộc của cả hệ thống chính trị và toàn xã hội⁶.

Mạng lưới giao thông đường bộ (GTĐB) trên phạm vi cả nước ngày càng được phát triển, thông suốt, nhiều tuyến đường trọng điểm được đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp... tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế, đảm bảo quốc phòng, an ninh.

Công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ của lực lượng chức năng đạt kết quả cao, đã tập trung ra quân xử lý kiên quyết các hành vi vi phạm, trọng tâm là vi phạm nồng độ cồn, ma túy; chở hàng quá tải trọng, quá khổ giới hạn, “coi nới” thùng xe, chở quá số người quy định, xe hết hạn kiểm định, quá niên hạn sử dụng; vi phạm tốc độ; vi phạm quy định về tránh, vượt, phần đường, làn đường, không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông; sử dụng các loại giấy tờ không do cơ quan có thẩm quyền cấp (giấy tờ giả) liên quan đến người điều khiển, phương tiện và học sinh vi phạm TTATGT⁷.

⁶ Ban Bí thư đã ban hành các Chỉ thị để lãnh đạo, chỉ đạo như: 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, Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới; Thủ tướng Chính phủ đã ban hành các chỉ thị để lãnh đạo, chỉ đạo như: Chỉ thị số 10/CT-TTg ngày 19/4/2023 về tăng cường công tác bảo đảm TTATGT đường bộ trong tình hình mới, Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 21/12/2023 về tăng cường công tác bảo đảm TTATGT cho lứa tuổi học sinh trong tình hình mới, Quyết định số 2060/QĐ-TTg ngày 12/12/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược Quốc gia bảo đảm TTATGT đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2045.

⁷ Trong 15 năm qua, được sự quan tâm của Đảng, Nhà nước, sự nỗ lực của các ngành, các cấp, tình hình TTATGT đường bộ có những chuyển biến tích cực: ùn tắc giao thông tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và trên các quốc lộ trọng điểm đang có xu hướng cải thiện; vi phạm về chở hàng quá tải trên đường bộ đã giảm mạnh, đặc biệt là số xe vi phạm quá tải trên 100% giảm mạnh, tình trạng xe “coi nới” thành thùng gần như đã chấm dứt trên toàn quốc; người dân học sinh, sinh viên đã có nhận thức và ý thức tự giác chấp hành Luật Giao thông đường bộ như: không điều khiển phương tiện khi đã uống rượu bia, đội mũ bảo hiểm khi đi xe mô tô, xe gắn máy và xe đạp điện. Qua đó, số vụ, số người chết và số người bị thương do TNGT tiếp tục giảm sâu, đặc biệt là số vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng liên

Tình hình TTATGT đường bộ có những chuyển biến tích cực, nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT đường bộ của người tham gia giao thông được nâng cao; qua đó, số vụ, số người chết và số người bị thương do TNGT tiếp tục giảm, đặc biệt là số vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng liên quan đến rượu, bia, xe khách, xe tải được kiểm chế.

1.2. Kết quả ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ về bảo đảm TTATGT đường bộ

Công tác xây dựng, ban hành VBQPPL, hoàn thiện thể chế, chính sách về bảo đảm TTATGT đường bộ được quan tâm, đã ban hành nhiều VBQPPL, đề án, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về công tác bảo đảm TTATGT đường bộ. Trong đó: Bộ GTVT, Bộ Công an và các Bộ, ngành, địa phương chủ động, tích cực tham mưu xây dựng, ban hành các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008; triển khai xây dựng, thực hiện các đề án quy hoạch, chiến lược và các đề án khác trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường bộ⁸.

Nhìn chung, Chính phủ, các Bộ, ngành chức năng, Hội đồng nhân dân, UBND các cấp đã ban hành tương đối đầy đủ các văn bản đề quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành và tổ chức thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 (***Phụ lục A-1***); tạo hành lang pháp lý cho việc thực thi, chấp hành pháp luật về TTATGT đường bộ; nâng cao ý thức tuân thủ pháp luật của người tham gia giao thông; thúc đẩy phát triển giao thông vận tải và kinh tế đất nước; tạo điều kiện thuận lợi để Việt Nam chủ động tham gia vào hoạt động giao thông vận tải với các nước trong khu vực.

Tuy nhiên, qua 13 năm thực hiện cho thấy hệ thống pháp luật về GTĐB đã bộc lộ một số bất cập, hạn chế. Để khắc phục những hạn chế, bất cập đó, Chính phủ đã trình Quốc hội dự án Luật Đường bộ và dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, tại Kỳ họp thứ 6 Quốc hội Khóa XV đã cho ý kiến về hai dự án Luật này. Sau kỳ họp, UBNDTVQH đã chỉ đạo cơ quan chủ trì thẩm tra phối hợp với cơ quan soạn thảo và các cơ quan hữu quan nghiên cứu ý kiến đại biểu Quốc hội, tiếp thu, chỉnh lý hai dự thảo Luật để trình Quốc hội xem xét và thông qua tại Kỳ họp thứ 7 (tháng 5/2024)⁹. Để triển khai công tác xây dựng VBQPPL đối với 02 Luật nêu trên, ngày 27/7/2024, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 717/QĐ-TTg quy định danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các luật, nghị quyết được Quốc hội khóa XV

quan đến rượu, bia, xe khách, xe tải nặng được kiểm chế, đã góp phần bảo đảm trật tự xã hội trên các tuyến, địa bàn giao thông, phục vụ đắc lực cho nhiệm vụ phát triển kinh tế- xã hội của đất nước.

⁸ Đến nay, Chính phủ, các Bộ chức năng đã ban hành hơn 100 VBQPPL quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Hội đồng nhân dân, UBND các cấp đã ban hành các VBQPPL về TTATGT theo phân cấp. Ngoài các VBQPPL, UBND các cấp còn ban hành các văn bản chỉ đạo, chỉ thị, chương trình, kế hoạch nhằm tăng cường công tác bảo đảm TTATGT đường bộ trên địa bàn; nâng cao trách nhiệm của cơ quan, đơn vị, địa phương trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ.

⁹ Ngày 18/5/2024, Đoàn giám sát đã có Báo cáo số 836/BC-ĐGS báo cáo kết quả bước đầu giám sát chuyên đề “Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023” về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường bộ, phục vụ Quốc hội xem xét, thông qua dự án Luật Đường bộ và dự án Luật TTATGT đường bộ.

thông qua tại Kỳ họp thứ 7 (Trong đó, giao Bộ Công an chủ trì xây dựng 04 Nghị định và 15 Thông tư; Bộ GTVT chủ trì xây dựng 06 Nghị định, 19 Thông tư để triển khai thi hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và Luật Đường bộ), đồng thời, Chính phủ cũng đã chỉ đạo xây dựng và ban hành Kế hoạch để triển khai thi hành 02 Luật trong đó xác định cụ thể nội dung công việc, thời hạn, tiến độ hoàn thành và trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức có liên quan trong việc triển khai thi hành Luật; trách nhiệm và cơ chế phối hợp giữa các Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ và UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong việc tiến hành các hoạt động triển khai thi hành luật trên phạm vi cả nước.

1.3. Việc tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT đường bộ; quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về bảo đảm TTATGT đường bộ

Chính phủ, Ủy ban ATGT quốc gia, Bộ GTVT, Bộ Công an và các Bộ, ngành, đoàn thể Trung ương đã kịp thời quán triệt Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012, Chỉ thị số 23-CT/TW, ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới và nghiêm túc tổ chức thực hiện các VBQPPL về TTATGT đường bộ. Trên cơ sở các văn bản của Đảng, Quốc hội, Chính phủ đã thể chế hóa, từng bước hoàn thiện pháp luật về TTATGT đường bộ và các quy định khác của pháp luật có liên quan; đã ban hành nhiều văn bản, kế hoạch, tổ chức nhiều hội nghị để chỉ đạo quyết liệt công tác bảo đảm TTATGT đường bộ.

Cấp ủy Đảng, chính quyền các địa phương đã chú trọng công tác lãnh đạo, chỉ đạo triển khai công tác bảo đảm TTATGT đường bộ với nhiều giải pháp thiết thực, hiệu quả: (i) Ban ATGT cấp tỉnh, cấp huyện thường xuyên được rà soát, bổ sung, kiện toàn; (ii) lực lượng Cảnh sát giao thông đã thường xuyên phối hợp với các lực lượng khác thực hiện tuần tra, kiểm soát, bảo đảm TTATGT đường bộ; ý thức của người tham gia giao thông từng bước có sự chuyển biến; nhiều địa phương đã giảm sâu cả 3 tiêu chí về TNGT¹⁰.

Công tác cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực GTĐB trong thời gian qua đã được chú trọng, đã từng bước tạo sự hài lòng của người dân và doanh nghiệp; Bộ GTVT, Bộ Công an triển khai việc cung cấp dịch vụ công trực tuyến đối với các thủ tục liên quan đến giao thông đường bộ¹¹; hoàn thiện các quy

¹⁰ Trong năm 2023, điển hình là các địa phương: Hà Nội (giảm 33,5% số vụ, giảm 32,1% số người chết, giảm 22,2% số người bị thương); Đà Nẵng (giảm 38,8% số vụ, giảm 49,1% số người chết, giảm 20,4% số người bị thương); Thành phố Hồ Chí Minh (giảm 24,4% số vụ, giảm 16,5% số người chết, giảm 26,5% số người bị thương); Bến Tre (giảm 25,2% số vụ, giảm 27,9% số người chết, giảm 32,1% số người bị thương); Bà Rịa-Vũng Tàu (giảm 22,9% số vụ, giảm 22,4% số người chết, giảm 22,7% số người bị thương)...

¹¹ Bộ GTVT triển khai việc cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 đối với thủ tục cấp giấy phép lái xe quốc tế; mức độ 3, 4 đối với thủ tục đổi giấy phép lái xe và các thủ tục trong lĩnh vực vận tải đường bộ, cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 4 đối với 05 thủ tục về chấp thuận cơ sở đào tạo thẩm tra viên ATGT đường bộ, về cấp chứng chỉ thẩm tra viên ATGT đường bộ. Bộ Công an đã triển khai việc cung cấp dịch vụ công trực tuyến toàn trình đối với 08 thủ tục thuộc nhóm đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, 02 thủ tục thuộc nhóm cấp giấy phép sử dụng thiết bị tín hiệu của xe được quyền ưu tiên và 08 thủ tục thuộc nhóm thu nộp tiền phạt xử phạt vi phạm hành chính; một phần đối với 19 thủ tục thuộc nhóm đăng ký, quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật về bảo đảm TTATGT đường bộ¹², qua đó đã tạo ra kết quả tích cực về bảo đảm TTATGT đường bộ, nâng cao ATGT trên tuyến và tạo thuận lợi cho người tham gia giao thông.

1.4. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT đường bộ

Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ đã được Chính phủ chỉ đạo các cơ quan trung ương và chính quyền địa phương tăng cường phối hợp tuyên truyền về TTATGT theo chủ đề, đối tượng, địa bàn với nhiều hình thức sinh động, phong phú¹³.

Thông qua công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ đã góp phần quan trọng trong việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của người dân, đặc biệt của cán bộ, công chức và viên chức nhằm bảo đảm TTATGT đường bộ, từng bước kiểm chế, giảm thiểu TNGT và ùn tắc giao thông; đã huy động được sức mạnh của cả hệ thống chính trị vào công tác bảo đảm TTATGT đường bộ.

1.5. Đăng ký, cấp, thu hồi biển số phương tiện giao thông đường bộ; cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông đường bộ

Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công an thực hiện tốt công tác đăng ký, cấp, thu hồi biển số phương tiện GTĐB bảo đảm chặt chẽ, hiệu quả, đã có nhiều đổi mới trong công tác này, nhất là áp dụng công nghệ thông tin vào công tác đăng ký, đăng kiểm, quản lý phương tiện giao thông đường bộ; chỉ đạo Bộ GTVT, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an thực hiện việc cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông đường bộ¹⁴; Bộ Công an đã đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, giảm số lượng giấy

¹² Bộ GTVT đã ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường bộ cao tốc, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bảo hiệu đường bộ, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ, Quy chuẩn quốc gia về trạm kiểm tra tải trọng xe; ban hành quy định điều kiện về tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ, quy định về bộ phận quản lý các điều kiện ATGT đối với đơn vị kinh doanh vận tải hành khách; Bộ Xây dựng ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật - Công trình giao thông đô thị, tiêu chuẩn thiết kế đường đô thị, trong đó quy định cụ thể về việc phân cấp, phân loại đường đô thị; Bộ Y tế phối hợp với Bộ GTVT quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe...

¹³ Đã tổ chức triển khai các hoạt động: tháng ATGT hàng năm; tuần lễ ATGT toàn cầu; tổ chức các Hội thi: tìm hiểu Luật Giao thông đường bộ và lái xe mô tô an toàn cho học sinh, sinh viên các trường đại học, cao đẳng, trung cấp; “An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai”; “An toàn giao thông cho nụ cười trẻ thơ”; “An toàn cùng xe đạp điện, xe máy điện”. Đài Truyền hình Việt Nam với chương trình Chào buổi sáng, Đài Tiếng nói Việt Nam với chương trình VOV giao thông; các báo in, báo điện tử đã có chuyên mục riêng về ATGT để thường xuyên cập nhật, phổ biến các chính sách về GTVT đường bộ. Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các đơn vị thành viên đẩy mạnh các hoạt động tuyên truyền, vận động, phát động phong trào có ý nghĩa, tác động mạnh mẽ đến người tham gia giao thông. Các doanh nghiệp trong nước, các doanh nghiệp nước ngoài tại Việt Nam, các tổ chức quốc tế, tổ chức phi Chính phủ đã tích cực hỗ trợ cho các hoạt động giáo dục, tuyên truyền về TTATGT đường bộ.

¹⁴ Bộ Công an, Bộ Quốc phòng tập trung nâng cao hiệu quả, siết chặt quản lý đăng ký xe, hiện đại hoá hoạt động đăng ký, cấp biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, thực hiện đồng bộ quản lý, cấp biển số phương tiện trên hệ thống mạng internet, tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin, tiếp nhận và sử dụng dữ liệu điện tử qua cổng dịch vụ công để thực hiện đăng ký, cấp biển số xe, đáp ứng chương trình chuyển đổi số quốc

từ khi đăng ký, công tác đăng ký xe đã phân cấp đến Công an cấp huyện, cấp xã đủ điều kiện, công khai minh bạch các thủ tục, lệ phí đăng ký, cấp biển số; đổi mới quản lý biển số xe theo mã định danh của chủ xe.

Về cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện GTĐB đã được Bộ GTVT triển khai theo quy định của pháp luật¹⁵. Các cơ sở kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới, kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đã cấp giấy chứng nhận phương tiện cơ giới đường bộ nhập khẩu; cấp giấy chứng nhận kiểu loại sản xuất, lắp ráp; cấp phiếu xuất xưởng xe sản xuất, lắp ráp; cấp giấy chứng nhận và tem kinh doanh vận tải và cấp giấy chứng nhận và tem không kinh doanh vận tải¹⁶. Việc đăng kiểm đã thanh loại được nhiều phương tiện không bảo đảm tiêu chuẩn và hết niên hạn sử dụng nên số vụ TNGT đường bộ do lỗi kỹ thuật đã giảm đáng kể.

1.6. Quản lý đào tạo, sát hạch lái xe; cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe, chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ

Chính phủ, Bộ GTVT, Bộ Công an đã có nhiều đổi mới trong công tác quản lý đào tạo, sát hạch, cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái xe. Hệ thống VBQPPL về lĩnh vực quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ từng bước được hoàn thiện, cơ bản đáp ứng yêu cầu về cải cách hành chính, nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.

Các cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch được quan tâm xây dựng theo hướng đồng bộ, hiện đại; có loại hình, quy mô phù hợp với sự phát triển phương tiện cơ giới đường bộ và nhu cầu đào tạo lái xe của từng địa phương¹⁷; đội ngũ giáo viên từng bước được chuẩn hóa, đáp ứng các tiêu chuẩn về nghiệp vụ sư phạm, đảm bảo yêu cầu đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe theo quy định.

Việc đào tạo, sát hạch lái xe đã có nhiều đổi mới, từ giáo trình đào tạo, chương trình đào tạo, sử dụng các phần mềm quản lý, sát hạch¹⁸, qua đó, chất

gia, phục vụ mục tiêu công dân số, Chính phủ số theo Đề án 06 của Chính phủ tiến tới thực hiện việc đăng ký xe không sử dụng hồ sơ giấy, thực hiện đăng ký online trên Cổng dịch vụ công Bộ Công an. Tính đến tháng 12/2023 số phương tiện đã được đăng ký, quản lý toàn quốc được nâng lên 6.312.439 ô tô, 74.343.176 mô tô.

¹⁵ Luật Giao thông đường bộ năm 2008; Nghị định số 139/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới (được sửa đổi bởi Nghị định số 30/2023/NĐ-CP ngày 08/6/2023 của Chính phủ); Thông tư số 16/2021/TT-BGTVT ngày 12/8/2021 quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; Thông tư số 02/2023/TT-BGTVT ngày 21/3/2023 và Thông tư số 08/2023/TT-BGTVT ngày 02/6/2023 cùng sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 16/2021/TT-BGTVT.

¹⁶ Theo báo cáo của Chính phủ về cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông đường bộ: (i) Đối với xe sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu: cấp giấy chứng nhận phương tiện cơ giới đường bộ nhập khẩu (Ô tô: 1.450.000 giấy; xe máy: 1.650.000 giấy); Cấp giấy chứng nhận kiểu loại sản xuất, lắp ráp (ô tô: 30.220 giấy; xe máy: 3.484 giấy); Cấp phiếu xuất xưởng xe sản xuất, lắp ráp (Ô tô: 3.150.000 giấy; xe máy: 48.900.000 giấy); (ii) Đối với xe lưu hành: Tổng 39.462.062 giấy; Giấy chứng nhận và tem kinh doanh vận tải: 10.161.954 giấy; Giấy chứng nhận và tem không kinh doanh vận tải: 29.300.088 giấy.

¹⁷ Hiện cả nước có 370 cơ sở đào tạo lái xe ô tô phân bố ở 63 tỉnh, thành phố và 154 trung tâm sát hạch lái xe ô tô được phân bố ở 58, tỉnh, thành phố (còn 05 tỉnh chưa có trung tâm sát hạch lái xe ô tô gồm: Lai Châu, Bắc Kạn, Trà Vinh, Vĩnh Long và Bạc Liêu).

¹⁸ Đã xây dựng và sử dụng phần mềm quản lý đào tạo thống nhất từ khâu đào tạo đến khi sát hạch, cấp giấy phép lái xe, phần mềm quản lý giáo viên và phần mềm để thực hiện bài sát hạch trên máy vi tính; lắp đặt

lượng sát hạch đã nâng cao, phản ánh đúng kiến thức, kỹ năng của người thi¹⁹, hiện đã cơ bản hoàn thành việc kết nối cơ sở dữ liệu giấy phép lái xe với cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư và đã thực hiện đồng bộ khoảng 37 triệu giấy phép lái xe; hoàn thành việc mở rộng dịch vụ công trực tuyến trên phạm vi toàn quốc từ tháng 11/2022²⁰.

Về công tác quản lý người sau khi được cấp giấy phép lái xe, Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Công an ban hành văn bản quy định về phối hợp cung cấp số liệu đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, dữ liệu về TNGT và cấp, đổi, thu hồi, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe²¹; phối hợp trong chia sẻ, tra cứu dữ liệu thông tin giấy phép lái xe, các lỗi vi phạm của người lái xe để phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát và thực hiện thủ tục cấp đổi, cấp lại giấy phép lái xe của lực lượng chức năng.

Về quản lý, đào tạo, sát hạch cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ, đến nay đã thực hiện đào tạo, cấp chứng chỉ cho hơn 28.250 người.

1.7. Quản lý về TTATGT đường bộ trong hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải

Hoạt động vận tải đường bộ trong những năm qua đã có bước phát triển mạnh mẽ, các phương tiện kinh doanh vận tải gia tăng nhanh chóng cả về số lượng và chất lượng, đáp ứng ngày càng tốt nhu cầu đi lại, vận chuyển hàng hóa của người dân²².

thiết bị để nhận dạng và giám sát thời gian học lý thuyết; thường xuyên bổ sung Bộ đề thi sát hạch lý thuyết. Bộ đề thi sát hạch lý thuyết đã được bổ sung, từ 150 câu hỏi (năm 1995), 300 câu hỏi (từ năm 2005), 405 câu hỏi (từ năm 2009), 450 câu hỏi (từ năm 2012) và 600 câu hỏi (từ năm 2020).

¹⁹ Theo báo cáo của Chính phủ, từ năm 2009 đến tháng 12/2023, cả nước đã cấp 11.532.478 giấy phép lái xe ô tô và 52.019.281 giấy phép lái xe mô tô; cấp gần 70.000 giấy phép lái xe quốc tế; Bộ Quốc phòng đã thực hiện việc đào tạo, sát hạch cho 11.624 người và cấp, đổi 71.073 Giấy phép lái xe quân sự; Bộ Công an đã tổ chức đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cho 87.597 cán bộ, chiến sỹ; cấp đổi, cấp lại giấy phép lái xe cho 14.138 lượt cán bộ, chiến sỹ trong lực lượng Công an nhân dân.

²⁰ Đến hết tháng 02/2024, hệ thống đã tiếp nhận trên 154.852 hồ sơ, đã hoàn thành xử lý, trả kết quả hơn 138.000 giấy phép lái xe cho người dân; cấp gần 70.000 giấy phép lái xe quốc tế.

²¹ Thông tư liên tịch số 01/2010/TTLT-BCA-BGTVT ngày 03/3/2010 của Bộ Công an và Bộ GTVT.

²² Theo Báo cáo của Chính phủ, hiện nay vận tải ô tô đảm nhiệm trên 90% tổng khối lượng vận chuyển hành khách và trên 70% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa.

- *Mạng lưới tuyến vận tải cố định* được phủ khắp các địa bàn trên cả nước, tới trung tâm các tỉnh, thành phố và hầu hết các huyện, xã. Tính đến tháng 12/2023, trên cả nước có khoảng 9.703 tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc; có 60/63 tỉnh, thành phố đã có tổ chức hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, với hơn 8.978 xe, vận chuyển khoảng 1 tỷ lượt hành khách mỗi năm; có gần 86.000 đơn vị kinh doanh vận tải đã được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (trong đó, tỷ lệ các đơn vị có quy mô vừa và nhỏ chiếm khoảng 32%, số lượng phương tiện của mỗi đơn vị không nhiều, chỉ dưới 05 xe); có 921.322 ô tô kinh doanh vận tải xe ô tô các loại, trong đó, có 331.914 xe khách (xe tuyến cố định là 17.537 xe, xe hợp đồng là 225.264 xe, xe du lịch là 4.717 xe, xe taxi là 74.222 xe, xe buýt là 8.757 xe và xe trung chuyển là 1.417 xe) và 589.408 xe tải các loại (trong đó: xe công ten nơ là 77.639 xe, xe taxi tải là 223 xe, xe đầu kéo là 20.835 xe, xe tải 490.711 xe).

- *Mạng lưới bến xe khách* đã phủ khắp các trung tâm cấp tỉnh và rất nhiều trung tâm cấp huyện. Tính đến hết năm 2023 cả nước cả nước có 555 bến xe ô tô khách, trong đó có 390 bến xe từ loại 1 đến loại 4; còn lại 165 bến xe dưới loại 4. Hệ thống trạm dừng nghỉ đường bộ trên hệ thống quốc lộ đã được quy hoạch từ năm 2013, đang được đầu tư, xây dựng, nguồn vốn sử dụng chủ yếu là vốn xã hội hóa của các doanh nghiệp, đã thực hiện công bố được 17 trạm dừng nghỉ và trên 42 trạm, điểm nhà hàng có quy mô, tiêu chuẩn tương tự mô hình trạm dừng nghỉ với cơ sở vật chất khang trang, chất lượng dịch vụ tương đối tốt.

Công tác quản lý hoạt động vận tải, cấp giấy phép kinh doanh vận tải đã có sự đổi mới đáng kể; hệ thống cơ sở dữ liệu và phần mềm quản lý thông tin theo dõi được kết quả thực hiện đăng kiểm của tất cả các phương tiện trên cả nước; đã xây dựng, sử dụng hệ thống ứng dụng công nghệ giám sát hành trình phương tiện để nâng cao chất lượng quản lý và bảo trì trong lĩnh vực đường bộ và các phần mềm đăng ký, quản lý phương tiện, điều hành hoạt động kinh doanh vận tải²³. Bộ Công an đã chủ trì, phối hợp triển khai đồng bộ, quyết liệt các nhiệm vụ, giải pháp về kiểm soát tải trọng phương tiện; đặc biệt, thực hiện Kế hoạch về cao điểm kiểm tra, xử lý các hành vi vi phạm theo chuyên đề “người điều khiển xe trên đường mà trong cơ thể có chất ma túy, vi phạm nồng độ cồn”, đã đạt được hiệu quả tích cực; công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm theo chuyên đề chở hàng quá tải trọng, quá khổ giới hạn, tự ý cải tạo phương tiện; phòng, chống đua xe trái phép... đã thu được nhiều kết quả.

Công tác quản lý hoạt động vận tải quốc tế được quan tâm, chú trọng thông qua việc triển khai thực hiện các Hiệp định vận tải đường bộ song phương, đa phương đã ký kết²⁴. Về hoạt động vận tải nội bộ, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 86/2014/NĐ-CP và nay là Nghị định số 10/2020/NĐ-CP quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, qua đó tăng cường quản lý hoạt động vận tải hàng hóa, kiểm soát tải trọng phương tiện, góp phần giảm TNGT do đối tượng này gây nên²⁵.

Việc lắp thiết bị giám sát hành trình đối với phương tiện kinh doanh vận tải được các doanh nghiệp kinh doanh vận tải tích cực ủng hộ, thực hiện nghiêm túc, đã góp phần giám sát chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải, phát hiện các các trường hợp vi phạm về TTATGT đường bộ²⁶, giảm tỷ lệ TNGT. Hiện cả

²³ Bộ GTVT quan tâm chỉ đạo triển khai đầu tư, xây dựng, đưa vào sử dụng một số phần mềm quản lý như: Hệ thống ứng dụng công nghệ giám sát hành trình phương tiện để nâng cao chất lượng quản lý và bảo trì trong lĩnh vực đường bộ; phần mềm dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 về cấp, đổi giấy phép kinh doanh vận tải, đổi biển hiệu, phù hiệu xe ô tô; phần mềm quản lý tuyến cố định và phần mềm dịch vụ công trực tuyến đối với thủ tục đăng ký tuyến cố định; phần mềm dịch vụ công trực tuyến cấp độ 4 về cấp, đổi giấy phép kinh doanh vận tải đường bộ quốc tế và cấp, đổi số liên vận quốc tế tham gia Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN. Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng xe taxi đã ứng dụng phần mềm điều hành thay thế cho phương pháp điều hành truyền thống (sử dụng bộ đàm); xuất hiện nhiều phương thức trợ giúp người dùng đặt (gọi) xe một cách nhanh chóng và thuận tiện thông qua các thiết bị thông minh (smartphone) đã và đang có chiều hướng ngày một phát triển mạnh.

²⁴ Về kết nối vận tải và phát triển logistics được chú trọng, trong đó việc kết nối giữa vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác đang được đẩy mạnh nhằm giảm tải cho vận tải đường bộ, nhất là với tuyến vận tải thủy ven biển, vận tải đường thủy nội địa tại đồng bằng sông Cửu Long, sông Hồng và vận tải đường sắt. Tuy nhiên, chi phí Logistics trung bình ở Việt nam hiện nay ở mức tương đương 16,8-17%GDP²⁴ là vẫn còn ở mức khá cao so với bình quân chung của thế giới (hiện khoảng 10,6%). Quy mô các doanh nghiệp logistics của Việt Nam cũng khá nhỏ và số lượng không nhiều, chủ yếu làm dịch vụ cho các hãng logistics quốc tế.

²⁵ Theo thống kê, hiện nay có khoảng 15- 20% tổng số phương tiện vận tải hàng hóa thuộc các doanh nghiệp, nhà máy, các đơn vị thi công công trình đang sử dụng một số lượng lớn phương tiện vận tải để vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu, vật liệu xây dựng phục vụ các công trình do đơn vị mình sản xuất thi công.

²⁶ Kết quả xử lý vi phạm thông qua trích xuất dữ liệu từ hệ thống: Năm 2015 thu hồi phù hiệu đối với 5.698 phương tiện; năm 2016 xử lý vi phạm đối với 11.362 phương tiện (thu hồi phù hiệu, đình chỉ khai thác tuyến với thời hạn 01 tháng là 9.799 xe; từ chối cấp phù hiệu là 1.553 phương tiện), thu hồi giấy phép kinh doanh vận tải 10 đơn vị; năm 2017, xử lý vi phạm đối với 28.005 phương tiện, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải 23 đơn vị; năm 2018, xử lý vi phạm đối với 9.189 phương tiện, thu hồi Giấy phép kinh doanh vận tải 09 đơn vị; chấn chỉnh, nhắc nhở 30.167 phương tiện vi phạm; năm 2020, xử lý vi phạm thu hồi phù hiệu, biển hiệu đối với 3.529 phương tiện; chấn chỉnh, nhắc nhở đối với 10.016 phương tiện; năm 2021, thu hồi phù hiệu đối với

nước có khoảng 200.000 xe thuộc đối tượng phải lắp lắp thiết bị giám sát hành trình theo quy định.

1.8. Tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ; điều tra, giải quyết tai nạn giao thông, xử lý “điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông” đường bộ; khắc phục ùn tắc giao thông đường bộ; tổ chức cứu nạn, cứu hộ giao thông đường bộ

Đoàn giám sát đánh giá cao Bộ Công an và Bộ GTVT đã thường xuyên quan tâm chỉ đạo đối với công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ; điều tra, giải quyết TNGT, xử lý “điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông”; khắc phục ùn tắc giao thông; tổ chức cứu nạn, cứu hộ giao thông đường bộ.

Công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ được thực hiện thường xuyên, liên tục và mỗi năm mở từ 03 đến 04 đợt cao điểm tuần tra, kiểm soát, bảo đảm TTATGT trên phạm vi toàn quốc và nhiều đợt cao điểm tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm theo các chuyên đề nhằm phòng ngừa, đấu tranh ngăn chặn kịp thời các hành vi vi phạm hành chính và hoạt động của các loại tội phạm trên tuyến giao thông, giải quyết nhanh các vụ TNGT và ùn tắc giao thông đường bộ²⁷ (Phụ lục A-2).

Công tác điều tra, giải quyết tai nạn GTĐB đã được Bộ Công an triển khai thực hiện nghiêm túc, từ việc xây dựng văn bản pháp luật, đến kiện toàn tổ chức, phân công, phân cấp thực hiện, tăng cường cán bộ làm công tác điều tra, giải quyết TNGT ở các cấp; tập trung điều tra làm rõ nguyên nhân các vụ TNGT, nhất là các vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng; kiên quyết xử lý hình sự những vụ TNGT đủ yếu tố cấu thành tội phạm²⁸. Kết quả giám sát cho thấy, nguyên nhân chủ yếu của TNGT đường bộ hầu hết do nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật và kỹ năng điều khiển phương tiện của người lái xe.

8.374 xe vi phạm, nhắc nhở, chấn chỉnh 3.895 xe; năm 2022 thu hồi phù hiệu đối với 24.628 phương tiện vi phạm quá tốc độ từ 5 lần/1000 km xe chạy trở lên, ban hành văn bản chấn chỉnh nhắc nhở đối với 148.868 lượt phương tiện có vi phạm quá tốc độ, vi phạm quá thời gian lái xe; Năm 2023, thu hồi phù hiệu đối với 41.672 phương tiện vi phạm tốc độ từ 05 lần/1000 km trở lên; chấn chỉnh, nhắc nhở đối với 482.998 phương tiện.

²⁷ Từ năm 2009 đến hết năm 2023, Lực lượng Cảnh sát giao thông đã lập biên bản xử lý 68.798.988 trường hợp vi phạm, nộp kho bạc nhà nước 42.170 tỷ đồng, tước giấy phép lái xe 5.300.856 trường hợp, tạm giữ 9.086.184 phương tiện; Thanh tra giao thông các cấp đã thực hiện 1.058.206 cuộc thanh tra, kiểm tra; quyết định xử phạt 1.524.752 vụ vi phạm với số tiền trên 3.426 tỷ đồng; tạm giữ 7.505 ô tô. Trong đó vi phạm về nồng độ cồn và không chấp hành quy tắc giao thông chiếm tỷ lệ lớn. Việc quyết liệt xử lý vi phạm về nồng độ cồn trong thời gian qua, góp phần đảm bảo ATGT, hạn chế TNGT, giảm thiểu hậu quả, thiệt hại do TNGT gây ra, phòng ngừa những hành vi phạm tội do uống rượu bia. Bộ GTVT đã thành lập các đoàn thanh tra, kiểm tra về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, công tác quản lý nhà nước về vận tải; kiểm tra việc thực hiện điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô tại các địa phương, qua đó đã chấn chỉnh, nâng cao hiệu quả công tác quản lý nhà nước về hoạt động vận tải. Lực lượng Thanh tra giao thông và lực lượng Cảnh sát giao thông triển khai thực hiện tốt công tác phối hợp xử lý hành vi vi phạm chở hàng vượt quá trọng tải, từng bước lập lại trật tự trong hoạt động vận tải hàng hóa trên đường bộ.

²⁸ Các lực lượng công an, kiểm sát, tòa án đã phối hợp chặt chẽ trong điều tra, truy tố, xét xử các vụ tai nạn giao thông và các vụ vi phạm TTATGT khác, kịp thời phát hiện các nguyên nhân gây tai nạn, góp phần đề ra giải pháp bảo đảm TTATGT đường bộ. Từ năm 2009 đến năm 2023 toàn quốc đã xảy ra 406.688 vụ TNGT đường bộ, làm chết 138.784 người, bị thương 386.002 người. Trung bình mỗi năm TNGT cướp đi sinh mạng của gần 10.000 người, trong đó đa số là lực lượng đang trong độ tuổi lao động, gây rất nhiều hệ lụy cho xã hội.

Công tác khảo sát, kiến nghị các bất hợp lý về tổ chức giao thông, giải quyết điểm đen, điểm tiềm ẩn về TNGT tại các đô thị, tuyến cao tốc và quốc lộ trọng điểm đã đạt được những kết quả quan trọng bước đầu²⁹, góp phần làm giảm nguy cơ ùn tắc giao thông, TNGT trong thời gian qua. Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Công an chỉ đạo khắc phục, xử lý các điểm đen TNGT; công tác sửa chữa, bổ sung biển báo hiệu đường bộ, hộ lan tôn sóng, vạch sơn kẻ đường luôn được ưu tiên thực hiện và được lồng ghép trong các công trình sửa chữa, các dự án hằng năm.

Công tác hướng dẫn, chỉ huy, điều khiển giao thông được tổ chức, bố trí chặt chẽ, chuyên sâu; nhiều địa phương huy động các lực lượng dân phố, dân phòng, thanh niên tình nguyện... tham gia, cùng với các giải pháp tổ chức giao thông của ngành giao thông và UBND các cấp đã có tác dụng tích cực trong phòng ngừa, giải quyết ùn tắc giao thông, nhất là vào giờ cao điểm.

1.9. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ, hành lang đường bộ

Chính phủ chỉ đạo Bộ GTVT, các địa phương chủ động đầu tư, xây dựng phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, nhiều công trình, dự án đã được triển khai, hoàn thành đúng và vượt tiến độ, nhất là đã hoàn thành và đưa vào khai thác nhiều tuyến đường trọng điểm, một số dự án cầu treo dân sinh và đường nông thôn; công tác xử lý điểm đen, điểm mất an toàn GTĐB thường xuyên chú trọng, quan tâm xử lý³⁰. Việc quản lý, khai thác và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông được tăng cường; ở nhiều địa phương, công tác quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông, tổ chức giao thông được chú trọng, duy trì TTATGT nên đã giảm thiểu được TNGT. Hệ thống GTĐB ở nông thôn đã được quan tâm đầu tư qua các chương trình như xã nông thôn mới hoặc xã nông thôn mới nâng cao và huyện nông thôn mới hoặc huyện nông thôn mới nâng cao; các quy định về thiết kế, tiêu chí đối với đường giao thông nông thôn đã được tiêu chuẩn hóa, quy định cụ thể để tạo hành lang pháp lý trong công tác quản lý, đầu tư xây dựng đường giao thông nông thôn.

Công tác quản lý hành lang an toàn đường bộ, đầu nối đường nhánh vào quốc lộ đã được chú trọng, góp phần nâng cao hiệu quả khai thác, sử dụng kết cấu hạ tầng. Chính phủ đã chỉ đạo việc tổ chức lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ³¹; rà soát, thống kê hiện trạng, xử lý các vi phạm quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng GTĐB; đào tạo, cấp chứng chỉ Thẩm tra viên ATGT

²⁹ Trung bình hằng năm, lực lượng Cảnh sát giao thông toàn quốc kiến nghị hơn 3.600 điểm bất hợp lý, điểm đen, điểm tiềm ẩn về TNGT. Từ năm 2015 đến năm 2023 ngành GTVT đã xử lý 568 điểm đen, 475 điểm tiềm ẩn với tổng kinh phí là 4.788 tỷ đồng.

³⁰ Trong năm 2023: Đối với điểm đen, toàn quốc đã xử lý xong 13/43 điểm đen, đang thi công xử lý tại hiện trường 19/43 điểm; đang trình và xem xét phê duyệt Báo cáo Kinh tế-Kỹ thuật 03/43 điểm; đã cho phép chuẩn bị đầu tư 02/43 điểm; đang hoàn thiện các thủ tục pháp lý theo quy định để xử lý đối với 06/43 điểm. Đối với điểm tiềm ẩn TNGT: đã xử lý xong 15/74 điểm, đang thi công xử lý tại hiện trường 28/74 điểm; đang trình và xem xét phê duyệt Báo cáo Kinh tế-Kỹ thuật 01/43 điểm; đang hoàn thiện các thủ tục pháp lý theo quy định để xử lý đối với 30/74 điểm.

³¹ Quy định chi tiết tại Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, Nghị định số 100/2013/NĐ-CP của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

đường bộ³². Công tác bảo trì đường bộ đã được Bộ GTVT và các địa phương theo phân cấp thực hiện thường xuyên, kịp thời³³.

Bộ GTVT đã xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu đường bộ đáp ứng yêu cầu công tác quản lý nhà nước³⁴; thực hiện tốt công tác nắm, đôn đốc, thanh tra, kiểm tra việc quản lý, khai thác, bảo trì các dự án BOT nhằm đảm bảo tiền dịch vụ sử dụng đường bộ thu đúng, thu đủ, công khai, minh bạch. Việc lắp đặt và vận hành hệ thống thu phí không dừng trên toàn quốc đã hoàn thành theo đúng chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ³⁵ và đã đi vào hoạt động ổn định, thực sự mang lại nhiều lợi ích, trong đó là việc kéo giảm sâu ùn tắc giao thông tại các trạm thu phí dịp cao điểm. Toàn bộ các trạm thu phí trên các tuyến quốc lộ chỉ duy trì 01 làn thu phí hỗn hợp trên mỗi chiều xe chạy, còn trên các tuyến cao tốc đã thực hiện thu phí điện tử không dừng toàn bộ. Số lượng phương tiện dán thẻ, mở tài khoản thu phí không dừng tính đến ngày 18/12/2023 là 5.156.855 phương tiện, đạt khoảng 95% trên tổng số 5.411.685 phương tiện.

1.10. Phối hợp các Bộ, ngành, địa phương; thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; hợp tác quốc tế về bảo đảm TTATGT đường bộ

Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT, Bộ công an phối hợp chặt chẽ với các Bộ, ngành, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, các tổ chức chính trị - xã hội trong thực hiện đồng bộ các giải pháp về bảo đảm TTATGT đường bộ; đã tổ chức kiện toàn các cơ quan có chức năng, nhiệm vụ bảo đảm TTATGT từ Trung ương đến địa phương đảm bảo “một cơ quan thực hiện nhiều việc và một việc chỉ giao cho một cơ quan chủ trì thực hiện và chịu trách nhiệm chính”, khắc phục tình trạng chồng lấn chức năng, nhiệm vụ giữa các Bộ, ngành, địa phương.

Chính phủ đã chủ động chỉ đạo việc xây dựng và tổ chức thực hiện Đề án gia nhập Công ước quốc tế năm 1968 về GTĐB và Công ước quốc tế năm 1968 về biển báo tín hiệu đường bộ³⁶; triển khai các chương trình hợp tác tiểu vùng và khu

³² Tính đến 31/12/2023 đã đào tạo được nhiều khóa học và cấp được khoảng 1.600 chứng chỉ thẩm tra viên ATGT đường bộ.

³³ Bộ GTVT đã phê duyệt Đề án đổi mới toàn diện công tác quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ (năm 2013); ban hành quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Từ năm 2013-2019, với sự hoạt động của Quỹ bảo trì đường bộ đã kịp thời phục vụ đặc lực, đáp ứng một phần không nhỏ nguồn vốn cho hoạt động quản lý, bảo trì đường bộ³³ cùng với sự cấp bù từ ngân sách nhà nước. Từ năm 2020, Chính phủ bãi bỏ một số VBQPPL về Quỹ bảo trì đường bộ, công tác chi quản lý, khai thác, bảo trì đường bộ được giao từ dự toán chi ngân sách nhà nước hàng năm theo quy định của Luật Ngân sách và tạo sự chủ động cho công tác chi theo dự toán giao.

³⁴ Gồm có: Hệ thống giám sát, điều hành giao thông trên đường cao tốc; Hệ thống thu phí điện tử không dừng; Hệ thống kiểm soát tải trọng xe; Hệ thống Quản lý tài sản đường bộ RAMS; Hệ thống Quản lý cầu quốc lộ LBMS; Hệ thống Quản lý cầu địa phương LBMS; Hệ thống Quản lý tình trạng mặt đường PMS; Hệ thống quản lý Cầu dây văng SHMS; Hệ thống quản lý hồ sơ số hóa lưu trữ cơ sở dữ liệu hồ sơ bảo trì đường bộ. Hiện nay, Việt Nam có 10 tuyến đường cao tốc được đầu tư lắp đặt hệ thống giao thông thông minh (ITS) gồm: Hà Nội - Hải Phòng, Hạ Long - Vân Đồn, HCM - Long Thành - Dầu Giây, HCM - Trung Lương, Trung Lương - Mỹ Thuận, Pháp Vân - Cầu Giẽ, Cầu Giẽ - Ninh Bình, Nha Trang - Cam Lâm, Cam Lâm - Vĩnh Hảo.

³⁵ Thực hiện Quyết định số 19/2020/QĐ-TTg ngày 17/06/2020 của Thủ tướng Chính phủ về việc thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng, toàn bộ 155 trạm thu phí trên toàn quốc (trong đó 66 trạm thu phí do Bộ GTVT quản lý; 60 trạm thu phí do địa phương quản lý và 29 trạm thu phí do VETC quản lý) đủ điều kiện triển khai với tổng số làn thu phí là 893 làn thu phí đã được đầu tư, lắp đặt hoàn thiện thiết bị thu phí điện tử không dừng.

³⁶ Hai Công ước chính thức có hiệu lực tại Việt Nam từ ngày 20/8/2015.

vực để hình thành và phát triển các tuyến đường bộ đối ngoại³⁷, qua đó hình thành các mạng lưới hạ tầng đường bộ hoàn chỉnh, an toàn và đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật, kết nối Việt Nam với các nước láng giềng và khu vực. Chính phủ đã ký kết và triển khai thực hiện các điều ước quốc tế song phương, khu vực và đa phương về tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải đường bộ qua biên giới, góp phần tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải đường bộ thông suốt, an toàn³⁸.

Hoạt động hợp tác quốc tế về an toàn GTĐB đã được Bộ GTVT quan tâm thực hiện, như chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam (nay là Cục Đường bộ Việt Nam) ký Thỏa thuận hợp tác tăng cường an toàn GTĐB giai đoạn 2018-2021 với Công ty TNHH 3M Việt Nam thuộc Tập đoàn 3M (Hoa Kỳ); tham gia với vai trò là Đại biểu thứ nhất của Việt Nam tại Hiệp hội Đường bộ thế giới (PIARC). Bộ Công an đã tăng cường hợp tác quốc tế trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ; tổ chức nghiên cứu, tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm bảo đảm TTATGT đường bộ của một số nước trên thế giới, nhất là những nước phát triển, những nước có điều kiện kinh tế - xã hội tương đồng để vận dụng phù hợp với tình hình thực tiễn của Việt Nam; hợp tác, tranh thủ sự hỗ trợ về nguồn lực, đào tạo để nâng cao năng lực của các cơ quan thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT trong nước.

2. Hạn chế, bất cập

Đoàn giám sát cơ bản đồng tình với các hạn chế, bất cập như được nêu tại báo cáo của Chính phủ, các Bộ, ngành và địa phương. Thông qua hoạt động giám sát, Đoàn giám sát nhận thấy, việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT đường bộ, bên cạnh những ưu điểm, kết quả nêu trên thì vẫn còn bộc lộ những hạn chế, bất cập chủ yếu sau đây:

2.1. Công tác xây dựng VBQPPL, chính sách, chiến lược, quy hoạch GTĐB, phát triển kết cấu hạ tầng GTĐB vẫn còn nhiều hạn chế, mất cân đối giữa các loại hình giao thông; quá trình chuẩn bị hai dự án Luật (Luật Đường bộ và Luật TTATGT đường bộ) chưa đánh giá hết tác động nên trong quá trình chỉnh lý phải bổ sung đánh giá tác động đối với các chính sách mới được bổ sung; một số VBQPPL về quản lý vận tải, xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường bộ có tính ổn định chưa cao do chưa bắt kịp với tốc độ phát triển của thị trường vận tải thực tế chậm được sửa đổi, bổ sung; công tác xây dựng chính sách, chiến lược, quy hoạch chưa sát với yêu cầu thực tiễn, áp dụng trong thời gian ngắn đã phải điều chỉnh hoặc thay thế.

2.2. Hệ thống pháp luật về GTĐB đã bộc lộ nhiều bất cập, hạn chế. Sau 15 năm thực hiện Luật Giao thông đường bộ năm 2008 cho thấy, nhiều quy định

³⁷ Gồm: Các hành lang kinh tế Tiểu vùng sông Mê Công mở rộng (GMS), Mạng đường bộ ASEAN, Mạng đường bộ châu Á.

³⁸ Bản ghi nhớ giữa Chính phủ các nước Vương quốc Campuchia, Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào và Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về vận tải đường bộ; Hiệp định về tạo thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa và người qua lại biên giới các nước Tiểu vùng Mê Công mở rộng (Hiệp định GMS-CBTA); Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi vận tải hàng khách qua biên giới bằng phương tiện đường bộ (CBTP); Hiệp định khung ASEAN về tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT); Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi vận tải liên quốc gia (AFAFIST); Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức (AFAMT).

của Luật không còn phù hợp, phát sinh bất cập trong quá trình tổ chức thực hiện, còn thiếu nhiều quy phạm pháp luật điều chỉnh các quan hệ xã hội về TTATGT đường bộ, không đáp ứng được yêu cầu của công tác quản lý trong lĩnh vực này³⁹; một số quy định của Công ước Viên 1968 về GTĐB chưa được nội luật hóa; chưa quy định rõ cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về TTATGT đường bộ dẫn đến quá trình thực hiện còn chồng chéo, thiếu nhất quán, đồng bộ, nhất là giữa cơ quan quản lý nhà nước về an ninh, trật tự và cơ quan quản lý nhà nước về hạ tầng, kinh tế, kỹ thuật. Luật Giao thông đường bộ năm 2008 điều chỉnh cả lĩnh vực kết cấu hạ tầng GTĐB, vận tải đường bộ và lĩnh vực TTATGT đường bộ, nên không bao quát hết các nội dung về lĩnh vực TTATGT đường bộ, dẫn đến những bất cập trong công tác quản lý nhà nước, phải ban hành nhiều văn bản hướng dẫn thi hành. Các quy định về đầu tư, sửa chữa, bảo trì quốc lộ và xử lý các điểm đen, điểm tiềm ẩn về TNGT còn nhiều bất cập, gây khó khăn và không đáp ứng yêu cầu thực tiễn.

2.3. Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ tuy đã được quan tâm thực hiện nhưng chưa thực hiện thường xuyên, liên tục, hiệu quả còn có phần hạn chế; nội dung, hình thức tuyên truyền chưa sự phù hợp với đặc điểm từng loại đối tượng, địa bàn, chưa gắn với đặc điểm kinh tế - xã hội, văn hóa giao thông tại địa phương, chưa theo sát được những vấn đề “nóng” mà xã hội đang quan tâm, chưa phát huy hiệu quả truyền truyền trên các công cụ truyền thông mới; nhận thức, ý thức chấp hành các quy định của pháp luật về TTATGT đường bộ của một bộ phận người dân chưa cao. Đặc biệt là ở cơ sở, khu vực nông thôn, miền núi, việc lồng ghép việc thực hiện nếp sống “văn hóa giao thông”, gắn việc xây dựng “văn hóa giao thông” vào nội dung cuộc vận động “Toàn dân đoàn kết xây dựng đời sống văn hóa ở khu dân cư” chưa chuyển biến tích cực. Việc phối hợp giữa các Bộ, ngành, đơn vị, địa phương cũng như giữa các cơ quan quản lý nhà nước với các đơn vị, doanh nghiệp trong công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ có nơi chưa chặt chẽ, thiếu thường xuyên, chưa tạo được sự thống nhất trong triển khai thực hiện. Việc giáo dục ý thức chấp hành pháp luật TTATGT đường bộ của nhiều gia đình còn xem nhẹ, còn giao xe cho người chưa đủ tuổi, đủ điều kiện để điều khiển tham gia giao thông. Việc phối hợp giữa nhà trường, gia đình và các tổ chức xã hội để quản lý, giáo dục học sinh, sinh viên chấp hành pháp luật về TTATGT đường bộ chưa thực sự hiệu quả.

³⁹ Quy tắc giao thông chủ yếu là nội luật hóa Công ước Viên năm 1968 về GTĐB nhưng việc cụ thể hóa các quy định của Công ước này trong Luật GTĐB năm 2008 chưa rõ, chưa đầy đủ và sát thực tiễn tình hình giao thông tại Việt Nam như: Quy định về sử dụng làn đường, chuyển hướng, vượt xe, nhường đường tại nơi đường giao nhau, nhường đường cho người đi bộ, người khuyết tật, người già yếu, các quy định về bảo đảm an toàn cho trẻ em khi tham gia giao thông chưa đầy đủ và đồng bộ... dẫn đến khó khăn trong việc duy trì trật tự giao thông, giảm thiểu hậu quả thiệt hại do TNGT và thực thi pháp luật. Luật GTĐB năm 2008 không quy định đầy đủ, cụ thể về các chế định bảo đảm trật tự, ATGT liên quan, như: Giải quyết TNGT; tổ chức, chỉ huy, điều khiển giao thông, giải quyết ùn tắc giao thông, giải quyết các vấn đề an ninh trật tự, sự kiện trên các tuyến giao thông; việc phân loại, quy định về đường giao thông nông thôn chưa thực sự đầy đủ, phù hợp, dẫn đến một số khó khăn trong công tác quản lý, đầu tư xây dựng; việc quy định thời gian lái xe liên tục không quá 04 giờ và không quá 10 giờ trong một ngày, nhưng thực tế không có cơ chế quản lý hoặc có (đối với số ít phương tiện kinh doanh có giám sát hành trình) nên cơ quan quản lý nhà nước không kiểm soát được.

2.4. Việc đầu tư, phát triển hạ tầng giao thông ở một số địa bàn chưa đáp ứng yêu cầu vận tải, đi lại của nhân dân; công tác chuẩn bị đầu tư đặc biệt là đánh giá mức độ ATGT đối với hệ thống GTĐB còn là khâu yếu; hệ thống tín hiệu vẫn còn lạc hậu; có sự bố trí chông chéo, lãng phí, kết nối kém của hệ thống camera giám sát; công tác quản lý hành lang an toàn đường bộ vẫn là khâu yếu, công tác tổ chức điều hành giao thông ở một số địa phương còn bất cập; nguồn vốn chi thường xuyên được bố trí cho công tác quản lý bảo trì đường bộ còn thấp, khoảng 10.000 - 12.000 tỷ đồng mỗi năm, chỉ đáp ứng khoảng 40% nhu cầu đối với hệ thống quốc lộ nói chung; việc phân cấp chưa rõ ràng nên các địa phương gặp nhiều khó khăn trong công tác quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng và bảo trì quốc lộ, xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT.

2.5. Công tác quản lý việc cấp, thu hồi giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện GTĐB vẫn còn hạn chế và sơ hở, nhiều phương tiện thay đổi kết cấu, nâng tải trọng hoặc quá niên hạn sử dụng nhưng chưa được phát hiện kịp thời. Quy định về hoạt động nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp phương tiện cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng còn thiếu tính thống nhất, nội dung chưa rõ ràng, chế tài xử lý vi phạm chưa đủ tính răn đe; việc cập nhật, sửa đổi, bổ sung quy chuẩn kỹ thuật quốc gia liên quan đến phương tiện giao thông cơ giới đường bộ của Việt Nam chưa kịp thời, còn lạc hậu so với quốc tế. Những giải pháp nâng cao chất lượng công tác đăng kiểm xe ô tô chưa được triển khai quyết liệt; việc phối hợp giữa các lực lượng chức năng để kiểm tra đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành chưa được tiến hành thường xuyên. Trong công tác đăng kiểm còn dễ xảy ra sai sót, sai phạm, thậm chí nhiều sai phạm phải truy cứu trách nhiệm hình sự⁴⁰. Việc bảo dưỡng, sửa chữa của chủ xe và của lái xe theo Thông tư số 53/2014/TT-BGTVT ngày 20/10/2014 của Bộ GTVT quy định về bảo dưỡng kỹ thuật, sửa chữa phương tiện giao thông cơ giới đường bộ chưa thực hiện tốt, còn tình trạng xe kém chất lượng không đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường vẫn tham gia giao thông.

2.6. Công tác quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe tuy có nhiều đổi mới, nhưng chất lượng, kết quả vẫn còn hạn chế dẫn đến nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật về TTATGT đường bộ của một bộ phận không nhỏ người được cấp giấy phép lái xe chưa cao, tình trạng lái xe vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ còn nhiều. Nhiều vụ TNGT nghiêm trọng và rất nghiêm trọng có nguyên nhân từ kỹ năng điều khiển phương tiện của người lái xe. Một số quy định về công tác quản lý an toàn người điều khiển phương tiện và công tác đào tạo, sát hạch và quản lý giấy phép lái xe còn thiếu cụ thể, thiếu chặt chẽ và chậm đổi

⁴⁰ Sai phạm xảy ra tại Cục Đăng kiểm Việt Nam, các Chi cục Đăng kiểm, Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới trên địa bàn nhiều tỉnh, thành phố trên cả nước được báo chí và dư luận phản ánh trong thời gian qua, làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến hiệu lực quản lý nhà nước đối với hoạt động đăng kiểm phương tiện xe cơ giới đường bộ, phương tiện thủy nội địa trên cả nước. Cơ quan điều tra đã khởi tố các tội: Đưa hối lộ; Nhận hối lộ; Môi giới hối lộ; Giả mạo trong công tác; Sản xuất, mua bán, trao đổi hoặc tặng cho phần mềm để sử dụng vào mục đích trái pháp luật; Xâm phạm trái phép vào mạng máy tính, mạng viễn thông hoặc phương tiện điện tử của người khác; Làm giả tài liệu của cơ quan, tổ chức; Sử dụng tài liệu giả của cơ quan, tổ chức; Lừa đảo chiếm đoạt tài sản; Tham ô tài sản và Lợi dụng chức vụ, quyền hạn trong khi thi hành công vụ.

mới⁴¹. Nội dung, chương trình đào tạo lái xe còn bị nhiều cơ sở đào tạo cắt xén về cả lý thuyết và thực hành. Tình trạng các cơ sở đào tạo chủ yếu tập trung trang bị cho người học biết điều khiển phương tiện mà xem nhẹ việc giáo dục về văn hóa ứng xử, đạo đức nghề nghiệp và ý thức chấp hành pháp luật vẫn còn khá phổ biến. Chưa có biện pháp quản lý đối với người sau khi được cấp giấy phép, chứng chỉ chuyên môn; chưa xây dựng được cơ sở dữ liệu về thông tin người lái xe sau khi được cấp giấy phép lái xe; tình trạng nhiều trường hợp nghiện ma túy vẫn lái xe ô tô gây nguy hiểm cho xã hội mà chưa có biện pháp kiểm tra, quản lý hiệu quả. Mẫu giấy phép lái xe quốc gia theo Công ước Viên 1968 về GTĐB và giấy phép lái xe của Việt Nam có một số điểm khác biệt về phân hạng; đồng thời, Công ước bắt buộc luật quốc gia phải quy định công nhận giấy phép lái xe quốc tế của các nước thành viên cấp, tuy nhiên nội dung này chưa được nội luật hóa.

2.7. Vận tải đường bộ hiện chiếm tỷ trọng lớn, chưa cân đối với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ chưa đồng đều. Ý thức chấp hành các quy định về TTATGT đường bộ của chủ phương tiện kinh doanh vận tải hàng hóa, nhất là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa còn hạn chế, tình trạng xe chở quá tải, lái xe sử dụng các chất ma túy vẫn còn diễn ra. Các loại hình kinh doanh vận tải chưa được phân định rõ ràng, dẫn đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh và thiếu minh bạch. Một số loại hình dịch vụ kinh doanh vận tải mới xuất hiện, nhưng công tác quản lý và phản ứng chính sách của cơ quan chức năng còn lúng túng. Tại một số địa phương vẫn còn hiện tượng xe chờ hàng quá tải trọng quy định; xe chở quá số lượng hành khách, hiện tượng giành khách, chạy ẩu, thu giá cước cao trong dịp lễ, Tết vẫn còn tồn tại; tình trạng “xe dù, bên bóc” diễn biến phức tạp, ngày càng khó kiểm soát giữa xe tuyến cố định và xe hợp đồng trả hình. Các quy định về trách nhiệm của lái xe và chủ phương tiện vận tải đường bộ trong bảo đảm TTATGT đường bộ chưa đầy đủ⁴²; chưa có quy định đầy đủ, rõ ràng đối với việc áp dụng, phát triển công nghệ phần mềm trong dịch vụ hỗ trợ vận tải (uber, grab taxi) và trách nhiệm của các chủ thể có liên quan. Việc sử dụng một số phương tiện như máy cày, xe chở bê tông loại nhỏ, xe công nông ở nông thôn đã mang lại những thuận lợi cho người dân và phù hợp với thực tiễn ở vùng quê, tuy nhiên chưa có quy định phù hợp trong quản lý, sử dụng các loại hình phương tiện này.

2.8. Công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ mặc dù đã được tăng cường, tuy nhiên kết quả kiểm chế và làm giảm TNGT

⁴¹ Chưa quy định cụ thể và chặt chẽ về điều kiện sức khỏe, độ tuổi, loại giấy phép lái xe; về tổ chức đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe; quản lý cấp mới, cấp lại, cấp đổi giấy phép lái xe; quản lý quá trình chấp hành pháp luật về TTATGT của người được cấp giấy phép lái xe; quản lý người nước ngoài điều khiển phương tiện giao thông tại Việt Nam và ngược lại; người điều khiển phương tiện tham gia kinh doanh vận tải. Các quy định về điều kiện, tiêu chuẩn kỹ thuật của xe tập lái, xe sát hạch và giấy phép lái xe còn chưa cụ thể với một số trường hợp đặc biệt như tình trạng khuyết tật của người học lái xe; nhiều trường hợp người bị tạm giữ GPLX vẫn giữ tại bảo mật để được cấp lại.

⁴² Chưa quy định trách nhiệm cụ thể đối với lái xe ô tô vận tải hàng hóa; chưa có quy định cụ thể các trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải khi thực hiện không đúng các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh dẫn đến TNGT như: giao phương tiện cho người chưa được khám sức khỏe, ép thời gian giao hàng hoặc tăng chuyến dẫn đến người lái xe phải lái xe quá giờ, làm việc quá thời gian trong ngày theo quy định hoặc lái xe phải chạy quá tốc độ...

chưa vững chắc, số người chết và bị thương do tai nạn giao thông vẫn còn ở mức cao; tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng vẫn xảy ra và còn tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng. Ùn tắc giao thông tại các đô thị lớn diễn ra thường xuyên vào giờ cao điểm; trên các tuyến quốc lộ trọng điểm, các tuyến cao tốc, tuyến cửa ngõ vào thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, tình trạng ùn tắc giao thông diễn ra thường xuyên vào những ngày nghỉ lễ, nghỉ cuối tuần. Công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm TTATGT đường bộ chủ yếu mới tập trung ở các địa bàn đông dân cư và tuyến đường trọng điểm; còn ở khu vực nông thôn, miền núi thì công tác này vẫn còn hạn chế. Các hành vi vi phạm về TTATGT đường bộ vẫn diễn ra phổ biến, người tham gia giao thông chưa thực sự tự giác, còn hiện tượng đối phó, thậm chí chống đối người thi hành công vụ⁴³. Công tác xử lý vi phạm chưa đạt được mục tiêu “mọi vi phạm đều phải được phát hiện, xử lý kịp thời, nghiêm minh” theo quy định của Luật Giao thông đường bộ và Luật Xử lý vi phạm hành chính; vẫn còn hiện tượng tiêu cực trong hoạt động xử lý vi phạm về TTATGT đường bộ. Công tác thống kê dữ liệu, chia sẻ, cập nhật thông tin giữa các Bộ, ngành, địa phương, giữa các lực lượng các tham gia tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm còn chưa đáp ứng được yêu cầu. Hệ thống điều khiển, giám sát giao thông còn thiếu; toàn hệ thống quốc lộ (trong đó có hệ thống đường cao tốc) còn thiếu các trung tâm điều khiển, điều hành giao thông, chưa có hệ thống quản lý giao thông thông minh (ITS), nhiều tuyến chưa có các trung tâm điều khiển xe.

3. Nguyên nhân

3.1. Nguyên nhân khách quan

- Sự gia tăng số lượng phương tiện giao thông đường bộ, tốc độ đô thị hóa và nhu cầu đi lại của người dân, trong khi hạ tầng giao thông phát triển không tương xứng, nhiều tuyến đường đã xuống cấp, hệ thống tín hiệu vẫn còn lạc hậu, nhiều bất cập về hạ tầng giao thông chưa được giải quyết. Đặc biệt là tại các khu đô thị lớn, mật độ dân số quá cao ở khu vực trung tâm, tỷ lệ đất dành cho giao thông chưa đảm bảo trong khi các loại hình vận tải công cộng còn hạn chế, dịch vụ hỗ trợ hoạt động vận tải còn thiếu gây khó khăn trong việc tổ chức giao thông, đã và đang gây áp lực về TTATGT ngày càng lớn.

- Nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật của một phần người dân, người tham gia giao thông còn hạn chế, nhất là tại các địa bàn vùng sâu, vùng xa, khu vực biên giới. Văn hóa tham gia giao thông còn chưa đạt theo mong muốn, còn có nơi, có thời điểm một bộ phận người dân vẫn xem nhẹ và vi phạm pháp luật về giao thông⁴⁴, thậm chí có trường hợp ngang nhiên vi phạm, thách thức lực lượng chức năng, coi thường pháp luật khi tham gia giao thông; tình trạng người điều khiển phương tiện giao thông vi phạm nồng độ cồn, sử dụng chất ma túy vẫn diễn biến phức tạp; một số đơn vị kinh doanh vận tải chưa chấp hành tốt quy

⁴³ Theo Báo cáo số 277/BC-BCA-C08 ngày 28/02/2023 của Bộ Công an tổng kết thi hành Luật Giao thông đường bộ năm 2008 về bảo đảm TTATGT đường bộ của lực lượng Công an nhân dân: toàn quốc xảy ra 644 vụ chống lại lực lượng làm công tác bảo đảm TTATGT, làm 07 đồng chí hy sinh, 218 đồng chí bị thương...

⁴⁴ Như: lái xe sử dụng rượu, bia, ma túy, phóng nhanh, vượt ẩu, gây rối trật tự công cộng; vượt đèn đỏ, đi không đúng làn đường, phần đường; thanh thiếu niên tụ tập điều khiển xe tốc độ cao, lạng lách, đánh võng, đi ngược chiều...

định về điều kiện đảm bảo ATGT trong hoạt động kinh doanh. Thói quen buôn bán nhỏ bám mặt đường, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè; nhiều người vi phạm không chấp hành các quyết định xử phạt của cơ quan chức năng.

- Hệ thống pháp luật về TTATGT đường bộ còn bất cập, còn nhiều quy định, nhiều nội dung chưa theo kịp sự phát triển của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý GTĐB luôn có sự thay đổi, đôi khi còn gây lúng túng cho các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong việc áp dụng, thực hiện. Các hiệp định, nghị định thư về vận tải đường bộ quốc tế khu vực GMS, ASEAN được ký kết, đi vào triển khai thực hiện, nhưng giữa các nước tham gia vẫn có sự khác biệt về pháp luật, đặc điểm, điều kiện phát triển, cũng như mục đích tham gia của mỗi nước, cần sớm trao đổi để thống nhất thúc đẩy triển khai.

- Chưa có cơ chế rõ ràng, hiệu quả để tạo điều kiện để cơ quan, tổ chức, cá nhân nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao khoa học, công nghệ trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, đầu tư, xây dựng, chuyển giao hệ thống, phương tiện, thiết bị giám sát phục vụ công tác bảo đảm TTATGT đường bộ; khuyến khích cơ quan, tổ chức, cá nhân tự nguyện tham gia phối hợp bảo đảm TTATGT đường bộ phù hợp với quy định pháp luật, cung cấp thông tin, tài liệu phục vụ công tác bảo đảm TTATGT và xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường bộ.

- Nền kinh tế nước ta trong những năm qua đã đạt được nhiều thành tựu quan trọng, nhưng so với các nước trên thế giới thì nền kinh tế Việt Nam vẫn còn ở mức khiêm tốn. Nguồn vốn ngân sách nhà nước chỉ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn hẹp trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng trong toàn quốc là rất lớn. Việc tham gia xã hội hóa đầu tư xây dựng đường bộ chủ yếu ở các tuyến đường lớn, trọng điểm vì vậy các tuyến đường địa phương, vùng sâu, vùng xa chưa được xây dựng, nâng cấp, cải tạo. Mặt khác, việc mở rộng, nâng cấp, cải tạo đường bộ đặc biệt là công tác giải phóng mặt bằng cần đến nguồn lực và sự đồng thuận lớn của các tổ chức, cá nhân. Nguồn kinh phí chi thực hiện công tác bảo trì GTĐB chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển, việc đầu tư, xây dựng, nâng cấp, cải tạo các tuyến đường địa phương, vùng sâu, vùng xa chưa được quan tâm đúng mức⁴⁵.

3.2. Nguyên nhân chủ quan

- Công tác lãnh đạo, chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước về bảo đảm TTATGT đường bộ ở nhiều địa phương chưa quyết liệt. Ở một số nơi, chính quyền địa phương chưa quan tâm tập trung lãnh đạo, chỉ đạo, tổ chức thực hiện công tác bảo đảm TTATGT đường bộ; công tác chuẩn bị đầu tư chưa đánh giá đầy đủ các giải pháp bảo đảm TTATGT (đường cao tốc 2 làn xe); chưa phát huy được tính chủ động, sáng tạo trong việc nghiên cứu, dự báo tình hình, đề xuất mô hình, phương pháp mới để nâng cao hiệu quả công tác quản lý nhà nước về đảm bảo TTATGT đường bộ; chưa quan tâm đúng mức đến việc quy hoạch, xây dựng,

⁴⁵ Hằng năm, nguồn vốn chi thường xuyên được bố trí cho công tác quản lý bảo trì đường bộ từ 10.000 - 12.000 tỷ đồng, chỉ đáp ứng khoảng 40% nhu cầu đối với hệ thống quốc lộ nói chung, gây khó khăn, hạn chế đối với kinh phí dành cho công tác xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT.

bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; việc lãnh đạo, chỉ đạo công tác bảo đảm TTATGT đường bộ chưa gắn với xây dựng văn hóa giao thông, xây dựng nếp sống ở các khu dân cư, cơ quan, tổ chức; một số địa phương xây dựng các khu dân cư, khu đô thị, khu công nghiệp, thương mại bám vào quốc lộ, tỉnh lộ mà không xây dựng hệ thống đường gom, đường thoát nước gây mất ATGT, gây ngập úng làm hư hỏng công trình đường bộ.

- Công tác tham mưu, đề xuất thể chế hóa các chủ trương, đường lối, chỉ đạo của Đảng, hoàn thiện các quy định của pháp luật và nội luật hóa các điều ước quốc tế có liên quan còn chậm, chưa theo kịp sự phát triển của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra. Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đường bộ có lúc, có khi còn hình thức, thiếu tập trung dẫn đến hiệu quả chưa đáp ứng được yêu cầu, chưa tạo sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông. Công tác phối hợp về bảo đảm TTATGT đường bộ giữa các cơ quan chức năng với nhau và giữa các cơ quan chức năng với chính quyền địa phương chưa được tiến hành thường xuyên, chất lượng, hiệu quả công tác phối hợp chưa cao. Công tác thanh tra, kiểm tra việc thực hiện chính sách pháp luật, phát hiện và xử lý các vi phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT đường bộ chưa được tiến hành kịp thời, thường xuyên; tiêu cực trong một bộ phận lực lượng thực thi nhiệm vụ vẫn còn xảy ra.

- Năng lực khai thác kết cấu hạ tầng giao thông chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và tốc độ phát triển của phương tiện giao thông đường bộ. Công tác tổ chức giao thông trên một số tuyến đường, ở một số địa phương chưa được quan tâm đúng mức, đề bất cập kéo dài; việc phân làn, phân luồng giao thông, bố trí biển báo, biển chỉ dẫn, tín hiệu giao thông còn có nơi chưa hợp lý, thiếu khoa học. Năng lực, chất lượng của công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ có lúc, có khi chưa bảo đảm yêu cầu, thiếu kiên quyết và nghiêm minh, chưa kịp thời kiến nghị, giải quyết các vấn đề về kết cấu hạ tầng giao thông, tổ chức giao thông, xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT.

- Việc ứng dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ còn hạn chế; các trung tâm chỉ huy giao thông chưa được hiện đại hóa đầy đủ; việc kết nối, chia sẻ cơ sở dữ liệu về TTATGT đường bộ giữa các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan còn khó khăn; thiếu các quy định cụ thể và chặt chẽ về việc đầu tư, lắp đặt, quản lý, khai thác, vận hành, sử dụng hệ thống giám sát về TTATGT đường bộ và cơ chế chia sẻ dữ liệu có liên quan đến TTATGT đường bộ đã làm ảnh hưởng đến chất lượng, hiệu quả của công tác chỉ huy, điều khiển giao thông, phát hiện và xử lý các vi phạm về TTATGT đường bộ cũng như vi phạm về an ninh, trật tự diễn ra trên các tuyến giao thông đường bộ; việc xử phạt vi phạm TTATGT đường bộ bằng hình ảnh thiếu kịp thời dẫn đến hạn chế tính răn đe, giáo dục.

- Lực lượng làm công tác bảo đảm TTATGT đường bộ còn có nơi thiếu về số lượng, hạn chế về chất lượng; ngân sách, cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị hiện đại, các điều kiện bảo đảm và nâng cao năng lực thực thi nhiệm vụ của lực lượng trực tiếp bảo đảm TTATGT đường bộ chưa đầy đủ; lực lượng cán bộ

quản lý vận tải còn thiếu về số lượng; chế độ, chính sách cho đội ngũ cán bộ thực thi nhiệm vụ chưa được thỏa đáng; vai trò của Ban ATGT các cấp chưa thực sự phát huy hiệu quả chức năng, nhiệm vụ; chức năng, nhiệm vụ của lực lượng Thanh tra giao thông và Cảnh sát giao thông còn chồng chéo; việc đào tạo, cấp chứng chỉ, xây dựng lực lượng thẩm tra viên an toàn GTĐB còn chưa đáp ứng được yêu cầu thực tiễn, lực lượng còn mỏng.

B. Đánh giá kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT đường sắt (từ ngày 01/01/2019 đến ngày 31/12/2023)

1. Ưu điểm

1.1. Kết quả bảo đảm TTATGT đường sắt giai đoạn từ năm 2019 - 2023

Thực hiện chỉ đạo và phân công của Chính phủ, Bộ GTVT và Bộ Công an đã phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương và cơ quan, đơn vị có liên quan trong việc đảm bảo TTATGT đường sắt; chỉ đạo các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt thực hiện nghiêm các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt (ATGTĐS) thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp; chủ trì phối hợp với chính quyền địa phương rà soát, thống kê, phân loại lối đi tự mở (LĐTM) và quyết liệt thực hiện nhiều giải pháp nhằm bảo đảm TTATGT đường sắt⁴⁶; qua đó, số vụ TNGT đường sắt đã giảm rõ rệt, năm sau thấp hơn năm trước trên cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết, số người bị thương⁴⁷. Tuy nhiên, năm 2022 tình hình TNGT đường sắt lại tăng, nguyên nhân là do các năm 2020, 2021 xảy ra dịch bệnh COVID-19, nhiều địa phương thực hiện biện pháp phong tỏa, giãn cách xã hội, do đó các doanh nghiệp đường sắt cắt giảm chạy tàu, dẫn đến TNGT đường sắt hai năm này đã giảm sâu (*Phụ lục B-1*).

1.2. Kết quả ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt về bảo đảm TTATGT đường sắt

Thực thi Luật Đường sắt năm 2017, Bộ GTVT phối hợp chặt chẽ với các cơ quan liên quan xây dựng, ban hành hoặc trình cơ quan có thẩm quyền ban hành VBQPPL hướng dẫn thi hành Luật (*Phụ lục B-2*). Các VBQPPL này bước đầu đã có hiệu quả trong việc điều chỉnh các hoạt động đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt. Đồng thời, các văn bản này đã cơ bản hoàn thiện khung pháp lý phục vụ cho công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt.

⁴⁶ Công tác giảm, thu hẹp, xóa bỏ LĐTM trên các tuyến đường sắt đã được chính quyền các địa phương quan tâm. Đa số các LĐTM nguy hiểm đã được cấm biển cảnh báo “Chú ý tàu hỏa”, rào thu hẹp bề rộng lối đi...; một số địa phương đã chủ động đầu tư kinh phí rào đóng xóa bỏ các LĐTM nguy hiểm, duy trì cảnh giới ATGT, hỗ trợ giải phóng mặt bằng cho các dự án xây dựng hệ thống đường gom, hàng rào cách ly dọc đường sắt giúp việc đi lại của nhân dân được thuận lợi, an toàn.

⁴⁷ Tình hình TNGT đường sắt từ năm 2019-2023: Năm 2019: Giảm 24 vụ (8,66%), giảm 13 người chết (10,4%); tăng 13 người bị thương (13%) so với năm 2018; Năm 2020: Giảm 66 vụ (8,66%), giảm 40 người chết (35,71%) và 66 người bị thương (46,48%) so với năm 2019; Năm 2021: Giảm 38 vụ (20,32%), giảm 5 người chết (6,94%) và 7 người bị thương (9,21%) so với năm 2020; Năm 2022: Tăng 64 vụ (30,04%), tăng 5 người chết (19,28%) và tăng 34 người bị thương (26,15%) so với năm 2021; Năm 2023: Giảm 10 vụ (4,6%), tăng 2 người chết (2,4%), giảm 5 người bị thương (3,9%).

Mặc dù hệ thống VBQPPL về giao thông vận tải đường sắt đã ngày một hoàn thiện, tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện Luật Đường sắt năm 2017 và các văn bản hướng dẫn thi hành trong thời gian qua cũng đã xuất hiện một số vướng mắc, bất cập⁴⁸.

1.3. Việc tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT đường sắt

Công tác triển khai và theo dõi thi hành pháp luật về bảo đảm TTATGT đường sắt được thực hiện thường xuyên hằng năm trên tất cả lĩnh vực⁴⁹; trật tự hành lang ATGT đường sắt trong 05 năm qua tiếp tục được duy trì và cải thiện⁵⁰; công tác giảm, thu hẹp, xóa bỏ LĐTMM trên các tuyến đường sắt đã được chính quyền các địa phương quan tâm⁵¹ (*Phụ lục B-3*).

Thực hiện quy định của pháp luật trong lĩnh vực giao thông, bảo đảm TTATGT đường sắt, các Bộ, ngành, địa phương đã nghiêm túc chấp hành quy định liên quan đến công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực thuộc phạm vi quản lý; thực hiện nghiêm túc, đầy đủ chính sách, pháp luật, các chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ về bảo đảm TTATGT đường sắt; UBND các tỉnh đã phổ biến, quán triệt, tổ chức triển khai các VBQPPL; đã ban hành nhiều văn bản chỉ đạo, điều hành triển khai đến các cơ quan, đơn vị là thành viên Ban ATGT tỉnh thực hiện nghiêm túc, kịp thời các VBQPPL về đảm bảo TTATGT đường sắt.

1.4. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT đường sắt

Các Bộ, ban, ngành, chính quyền địa phương phối hợp chặt chẽ với Bộ

⁴⁸ (i) Về Luật Đường sắt năm 2017: Bộ GTVT, Cục ĐSVN hằng năm đều rà soát, đánh giá Luật để xác định các vướng mắc, bất cập phát sinh. Hiện Bộ GTVT đang xây dựng hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) qua báo cáo tổng kết thi hành bước đầu có một số vướng mắc về đảm bảo ATGT như: quy định về niên hạn phương tiện, nhân viên trực tiếp chạy tàu, xây dựng đường gom, mở ga liên vận quốc tế, đóng mở ga đường sắt; (ii) Về các quy định dưới luật: Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 của Chính phủ quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt trong đó quy định về thẩm quyền đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt, chưa có quy định về việc công bố đóng, mở ga đường sắt. Do vậy, việc đóng mở ga đường sắt còn thiếu quy định về trình tự, thủ tục, điều kiện công bố đóng, mở ga đường sắt. Và một số nội dung khác được nêu tại phần hạn chế, bất cập.

⁴⁹ Gồm: Kết cấu hạ tầng đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt, nhân viên đường sắt phục vụ chạy tàu, tín hiệu, quy tắc giao thông và bảo đảm TTATGT đường sắt, kinh doanh đường sắt, đường sắt đô thị, quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

⁵⁰ Ngoài việc thực hiện trách nhiệm của từng chủ thể trong công tác đảm bảo TTATGT đường sắt mà Luật Đường sắt năm 2017 và các văn bản QPPL hướng dẫn thi hành đã quy định, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 phê duyệt Đề án đảm bảo trật tự hành lang ATGTĐS và xử lý dứt điểm LĐTMM qua đường sắt. Đến nay, đã hoàn thành việc lập hồ sơ chi tiết và tổ chức quản lý vị trí nguy hiểm, LĐTMM; có 34/34 tỉnh thành đã xây dựng kế hoạch, lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ LĐTMM tại các địa phương. Từ năm 2019 đến năm 2023 đã thực hiện xóa bỏ 777/4.093 LĐTMM (đạt 18,9%) trên địa bàn khu vực đông dân cư có mật độ chạy tàu cao và tại các vị trí tiềm ẩn nguy cơ cao về TNGT đường sắt; không để phát sinh LĐTMM trên các tuyến đường sắt; đã thực hiện rào thu hẹp chiều rộng của 1.348/1.805 LĐTMM xuống dưới 3m đối với các LĐTMM có chiều rộng trên 3m (đạt 74,6%); cấm biển "Chú ý tàu hỏa" tại 2.993/3.316 LĐTMM (đạt 90,2%); tổ chức cảnh giới: 358/592 điểm (đạt 60,4%); xây dựng 20.757m đường gom và 15.089m hàng rào ngăn cách giữa đường bộ - đường sắt; xây dựng hầm chui 2/149 hầm (đạt 1,34%); xây dựng mới 3/297 đường ngang (đạt 1,01%).

⁵¹ Đa số các LĐTMM nguy hiểm đã được cấm biển cảnh báo "Chú ý tàu hỏa", rào thu hẹp bề rộng LĐTMM và tổ chức cảnh giới ATGT...; một số địa phương đã chủ động đầu tư kinh phí rào đóng xóa bỏ các LĐTMM nguy hiểm, duy trì cảnh giới ATGT, hỗ trợ giải phóng mặt bằng cho các dự án xây dựng hệ thống đường gom, hàng rào cách ly dọc đường sắt giúp việc đi lại của nhân dân được thuận lợi, an toàn.

GTVT và ngành đường sắt luôn chú trọng công tác tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật rộng rãi, có chiều sâu, bằng các hình thức thiết thực như: Tổ chức các hội nghị tuyên truyền, phổ biến Luật Đường sắt năm 2017 và các văn bản hướng dẫn thi hành ở cả 3 miền Bắc, Trung, Nam; mở các lớp tập huấn tại từng khu vực có sự tham gia của nhiều cơ quan, doanh nghiệp, trường học⁵². Qua công tác tuyên truyền, cán bộ, công nhân viên, người lao động thuộc các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, người dân và hành khách đi tàu được tiếp cận với các quy định của pháp luật về đường sắt, giúp mọi đối tượng hiểu và chấp hành tốt pháp luật của Nhà nước, hạn chế các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường sắt, góp phần bảo đảm TTATGT đường sắt.

1.5. Tổ chức thực hiện việc đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt

Bộ GTVT đã chỉ đạo các cơ quan chức năng thực hiện 1.572 thủ tục hành chính liên quan Giấy đăng ký phương tiện giao thông đường sắt⁵³, 15.612 lượt kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt.

Nhìn chung, công tác đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt (PTGTĐS) được thực hiện đúng quy định pháp luật, thuận lợi, đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp, góp phần đảm bảo TTATGT đường sắt (*Phụ lục B-4*).

1.6. Cấp, cấp lại, công nhận, thu hồi, xóa chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận liên quan đến hoạt động đường sắt

- *Đối với tiêu chuẩn các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu (NVĐSPVCT)*: Thực hiện quy định tại Điều 35, Điều 36 của Luật Đường sắt năm 2017, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018 là cơ sở cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt thực hiện các quy định đối với tiêu chuẩn các chức danh NVĐSPVCT trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị. Các tiêu chuẩn này đã giúp cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt tiếp tục hoàn thiện và chuẩn hóa được đội ngũ NVĐSPVCT, góp phần bảo đảm an toàn chạy tàu trong thời gian qua. Đồng thời là cơ sở để các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực thực hiện công tác đào tạo, tuyển dụng và sử dụng các chức danh NVĐSPVCT. Các chức danh NVĐSPVCT đều được đào tạo đáp ứng yêu cầu quy định⁵⁴.

- *Đối với Giấy phép lái tàu*: Việc sát hạch cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái

⁵² Đã tổ chức 49 hội nghị tuyên truyền các quy định của pháp luật về giao thông đường sắt, tập huấn về pháp luật đường sắt tại các khu vực với số lượng 29.122 lượt người tham dự, trong đó có đại diện của các cơ quan chức năng liên quan, doanh nghiệp và hiệp hội. Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục ĐSVN đã tổ chức in ấn, phát hành hàng chục nghìn tờ rơi và tổ chức các cuộc thi tìm hiểu pháp luật về TTATGT đường sắt tới các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động đường sắt.

⁵³ Trong đó: cấp mới 482 Giấy đăng ký PTGTĐS; cấp lại 977 Giấy đăng ký PTGTĐS; thu hồi, xóa 113 Giấy đăng ký PTGTĐS.

⁵⁴ Tổng số chức danh NVĐSPVCT giai đoạn 2019 - 2023 đã được các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt sử dụng, cụ thể như sau: năm 2019: 9.806 nhân viên; năm 2020: 9635 nhân viên; năm 2021: 9438 nhân viên; năm 2022: 9.285 nhân viên; năm 2023: 9.285.

tàu đã được Bộ GTVT triển khai thực hiện và giao Cục Đường sắt Việt Nam (Cục ĐSVN) trực tiếp tổ chức thực hiện theo đúng quy định của Luật Đường sắt năm 2017 (*Phụ lục B-5*).

1.7. Quản lý về TTATGT trong hoạt động vận tải đường sắt và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt; hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt

Hàng năm, Bộ GTVT đều chỉ đạo tổ chức thực hiện việc: (i) Kiểm tra, giám sát việc xây dựng, công bố, điều chỉnh, thực hiện biểu đồ chạy tàu do Tổng công ty ĐSVN xây dựng và công bố theo quy định tại Thông tư số 24/2018/TT-BGTVT ngày 07/5/2018 của Bộ GTVT quy định về xây dựng biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt; (ii) thẩm định, trình phê duyệt giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia; (iii) tham gia ý kiến đối với dự thảo công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ; thực hiện nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt trong xây dựng, công bố, cập nhật, thực hiện công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia theo quy định tại Thông tư số 27/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ GTVT; (iv) triển khai công tác kiểm tra hoạt động vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện đường sắt lồng ghép trong hoạt động kiểm tra ATGT tại các nhà ga đường sắt.

Bên cạnh đó, ngành đường sắt trên địa bàn các tỉnh đã chủ động ngăn chặn, xử lý các hành vi vận chuyển hàng cấm, hàng lậu, gian lận thương mại trên các đoàn tàu; trộm cắp vật tư, thiết bị đường sắt, các hành vi vi phạm an toàn hành lang đường sắt... góp phần đảm bảo an toàn cho các đoàn tàu. Các địa phương triển khai lắp đặt, sửa chữa, bổ sung, thay thế đồng bộ hệ thống báo hiệu đường bộ, đường sắt, cảnh báo trên đường bộ trước điểm giao cắt đường bộ, đường sắt; tăng cường công tác tuyên truyền, quản lý các doanh nghiệp kinh doanh vận tải; tập huấn cho lái xe, người lao động nâng cao trình độ, kỹ năng lái xe, tuyên truyền phổ biến kiến thức về các quy tắc giao thông đường bộ, đường sắt theo quy định của pháp luật.

- *Về chạy tàu an sinh xã hội*: Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý về nguyên tắc các tuyến đường sắt Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Quán Triều và Yên Viên - Hạ Long được nhà nước hỗ trợ khi thực hiện vận tải phục vụ an sinh xã hội. Ngày 09/12/2022, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 32/2022/TT-BGTVT quy định một số định mức kinh tế - kỹ thuật phục vụ việc xây dựng kế hoạch chạy tàu an sinh xã hội để hướng dẫn các tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ chạy an sinh xã hội.

- *Về kết nối vận tải và phát triển logistics*: việc kết nối giữa vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác đang được đẩy mạnh nhằm giảm tải cho vận tải đường bộ, nhất là với tuyến vận tải thủy ven biển, vận tải đường thủy nội địa (ĐTNĐ) tại đồng bằng sông Cửu Long, sông Hồng và vận tải đường sắt. Tuy nhiên, hiệu quả của việc kết nối giữa các phương thức vận tải chưa cao do hạ tầng đường sắt không phát triển; trên một số tuyến bị hạn chế bởi tình hình cầu đường bộ và cầu đường sắt nên tàu có trọng tải lớn không hoạt động được.

1.8. Bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt, bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt

- Đối với đường sắt quốc gia⁵⁵:

+ Đối với các tuyến đường sắt chạy xuyên qua khu đô thị, khu dân cư có tốc độ đô thị hoá nhanh và rất nhiều đoạn đường sắt chạy song song và liền kề đường bộ, đây là nguyên nhân chính làm phát sinh tình trạng vi phạm và lấn chiếm hành lang ATGT đường sắt, mở lối đi trái phép qua đường sắt. Hiện nay, Bộ GTVT đã chỉ đạo Tổng công ty ĐSVN và các đơn vị trực thuộc trực tiếp tham gia giải quyết việc tranh chấp, lấn chiếm đất đường sắt tại một số khu ga⁵⁶ và bãi hàng⁵⁷, tuy nhiên đến nay đều chưa giải quyết dứt điểm do nhiều nguyên nhân, trong đó nguyên nhân chủ yếu là do tính chất phức tạp về nguồn gốc đất, sự hợp tác của các cấp chính quyền địa phương chưa hiệu quả⁵⁸, việc cấm mốc quản lý đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đường sắt năm 2017 vẫn chưa được thực hiện⁵⁹.

+ Đối với các tuyến đường sắt đi qua các địa phương, UBND các tỉnh, thành phố đã giao Sở Giao thông vận tải và các sở, ban ngành, chính quyền địa phương có liên quan thường xuyên phối hợp với các cơ quan, đơn vị quản lý ngành đường sắt thực hiện giải tỏa các trường hợp vi phạm hành lang ATGT đường sắt đối với các vị trí giao cắt, vị trí chông lấn hành lang an toàn đường bộ với đường sắt, đảm bảo TTATGT cho người và phương tiện tham gia giao thông; kiểm tra, rà soát, kịp thời sửa chữa kết cấu mặt đường phạm vi bảo vệ đường sắt, sửa chữa, bổ sung, thay thế hệ thống báo hiệu để đảm bảo giao thông thuận tiện, an toàn tại các điểm giao cắt đường bộ - đường sắt.

- Đối với đường sắt đô thị (ĐSĐT): Hiện nay, trên cả nước chỉ có Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đang đầu tư xây dựng một số tuyến ĐSĐT và mới chỉ có hai tuyến ĐSĐT ở Hà Nội được đưa vào khai thác; một tuyến ĐSĐT tại TP. Hồ Chí Minh (Bến Thành - Suối Tiên) đang vận hành chạy thử. Các tuyến ĐSĐT được đầu tư, xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật, công nghệ khác nhau của

⁵⁵ Đường sắt quốc gia đi qua 34 tỉnh/thành phố, gồm 7 tuyến chính: Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh, Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Đồng Đăng, Hà Nội - Lào Cai, Hà Nội - Quán Triều, Kép - Lưu Xá, Kép - Hạ Long và một số tuyến nhánh gồm: Bắc Hồng - Văn Điển, Phú Lý - Thịnh Châu, Cầu Giát - Nghĩa Đàn, Diêu Trì - Quy Nhơn, Bình Thuận - Phan Thiết, Phú Lu - Xuân Giao, Mai Pha - Na Dương, Chí Linh - Phả Lại, Đà Lạt - Trại Mát. Tổng chiều dài đường sắt là 3.143 km, 297 ga, 03 loại là khổ đường: Khổ 1.000 mm (chiếm 85%), khổ 1.435 mm (chiếm 6%), khổ đường lồng 1.000 mm và 1.435 mm (chiếm 9%). Mật độ đường sắt đạt khoảng 7,9 km/1000 km². Mạng đường sắt kết nối quốc tế với Trung Quốc tại Đồng Đăng (tuyến Hà Nội - Đồng Đăng) và tại Lào Cai (tuyến Hà Nội - Lào Cai).

⁵⁶ Các ga: Thị Cầu, Lưu Xá, Phố Yên, Đông Anh, Bim Sơn, Gò Vấp.

⁵⁷ Bãi hàng An Bình.

⁵⁸ Ngoài việc lấn chiếm đất hành lang ATGT đường sắt, tình trạng lấn chiếm, chông lấn đất tại các khu ga đường sắt, bãi hàng khác phức tạp và đa phần do lịch sử để lại. Tổng số diện tích đất bị lấn chiếm, chông lấn khoảng 220.235 m² (khu ga đã có giấy chứng nhận là 152.252 m²/104 ga; khu ga chưa được cấp giấy chứng nhận là 11.141 m²/12 ga; bãi hàng An Bình: 56.482 m²).

⁵⁹ Hiện nay, Tổng công ty ĐSVN đang phối hợp chính quyền các địa phương thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt theo quy định tại Nghị định số 56/2018/NĐ-CP và chỉ đạo của Bộ GTVT, Cục ĐSVN, đồng thời phối hợp với Bộ GTVT, Cục ĐSVN xây dựng phần mềm để thực hiện lập dữ liệu về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong Cơ sở dữ liệu quốc gia về tài sản (báo cáo kê khai, thực hiện nhập dữ liệu vào hệ thống cơ sở dữ liệu về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia) theo quy định tại khoản 3 Điều 28-Nghị định số 46/2018/NĐ-CP.

nước cho vay vốn đầu tư như: Trung Quốc, Pháp, Nhật Bản⁶⁰. Nhìn chung các tuyến ĐSĐT xây dựng đều tuân thủ các quy định của Luật Đường sắt năm 2017, phù hợp với quy hoạch phát triển địa phương.

- *Đối với đường sắt chuyên dùng*: Đường sắt chuyên dùng do các doanh nghiệp đầu tư, quản lý, bảo vệ, khai thác với tổng chiều dài khoảng 258 km phục vụ hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Các tuyến đường sắt chuyên dùng đã góp phần quan trọng trong việc vận tải hàng hóa của các doanh nghiệp, giảm áp lực lên vận tải đường bộ ở địa phương.

- *Đối với hành lang bảo vệ an toàn tuyến đường sắt chuyên dùng*: Phần lớn hệ thống tuyến rãnh thoát nước và kè đá hộ trên dọc tuyến đã được các doanh nghiệp quản lý đường sắt chuyên dùng đầu tư, cải tạo từ các năm trước, về cơ bản đáp ứng được yêu cầu tiêu thoát nước đường sắt và an toàn hành lang đường sắt. Tuy nhiên, mạng lưới đường sắt chuyên dùng còn hạn chế, chưa phát triển được các tuyến mới kết nối với đường sắt quốc gia (*Phụ lục B-6*).

1.9. Công tác kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT đường sắt; điều tra, giải quyết tai nạn, sự cố, xử lý “điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn” giao thông đường sắt; tổ chức cứu nạn, cứu hộ giao thông đường sắt

Công tác thanh tra, kiểm tra ATGT đường sắt được tiến hành theo kế hoạch hoặc đột xuất, góp phần quan trọng vào việc nâng cao ý thức trách nhiệm tuân thủ pháp luật về đường sắt⁶¹; các đơn vị quản lý đường sắt trên địa bàn các tỉnh phối hợp chặt chẽ với Ban Chỉ huy Phòng chống thiên tai và tìm kiếm cứu nạn các cấp, có phương án dự phòng về nhân lực, máy móc thiết bị vật tư để kịp thời ứng cứu cho các trường hợp có TNGT đường sắt xảy ra nhằm đảm bảo khôi phục giao thông một cách nhanh nhất, đặc biệt trong các đợt mưa bão.

Các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ GTVT đã kịp thời, chủ động phối hợp với các cơ quan chức năng, chính quyền địa phương thực hiện tốt công tác giải quyết tai nạn, sự cố giao thông đường sắt theo đúng quy định của pháp luật⁶². Công tác xử lý “điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn” giao thông đường sắt: Từ năm 2019 đến năm 2023 đã thực hiện xóa bỏ 924/4.100 LĐTM nguy hiểm (đạt 22,5%) trên địa bàn khu vực đông dân cư có mật độ chạy tàu cao và tại các vị trí tiềm ẩn nguy cơ cao về TNGT đường sắt; không để phát sinh LĐTM trên các tuyến đường sắt⁶³.

⁶⁰ Tuyến Cát Linh - Hà Đông tiêu chuẩn công nghệ Trung Quốc đã hoàn thành xây dựng, lắp đặt thiết bị và đã đưa vào vận hành khai thác; Tuyến Nhòn - ga Hà Nội tiêu chuẩn công nghệ Pháp đang xây dựng và chuẩn bị đưa vào khai thác đoạn trên cao bắt đầu xuất phát từ ga S1 - Nhòn đến ga S8 - Đại học Giao thông vận tải và ngược lại; Tuyến Bến Thành - Suối Tiên tiêu chuẩn, công nghệ Nhật Bản đang xây dựng và chuẩn bị đưa vào khai thác.

⁶¹ Từ năm 2019 đến nay, trong lĩnh vực đường sắt, các cơ quan, đơn vị đã thực hiện 46 cuộc thanh tra theo kế hoạch và 3.409 cuộc kiểm tra ATGTĐS; phát hiện 1.218 hành vi vi phạm, xử phạt và nộp kho bạc nhà nước 1.206.260.000 đồng.

⁶² Thông tư số 23/2018/TT-BGTVT ngày 04/5/2018 của Bộ GTVT Quy định về giải quyết sự cố, tai nạn GTĐS và phân tích, thống kê báo cáo về sự cố, tai nạn GTĐS.

⁶³ Trên các tuyến đường sắt hiện còn tồn tại: 04 điểm đen (Km8+042 (Thanh Trì, Hà Nội); Km81+487 (TT Mỹ Lộc, huyện Mỹ Lộc, Nam Định); Km109 + 350 (Yên Bằng, Ý Yên, Nam Định); Km266+180 (Quỳnh Giang, Quỳnh Lưu, Nghệ An); 1.010 điểm tiềm ẩn có nguy cơ xảy ra tai nạn GTĐS đang được các chủ thể liên

1.10. Phối hợp các Bộ, ngành, địa phương; thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; hợp tác quốc tế về bảo đảm TTATGT đường sắt

- Lĩnh vực hợp tác quốc tế và khoa học công nghệ

+ Về kết nối đường sắt khu vực và quốc tế: Hiện nay, đường sắt Việt Nam đang duy trì kết nối với đường sắt Trung Quốc tại hai cửa khẩu Đồng Đăng và Lào Cai; tổ chức vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt giữa Việt Nam - Trung Quốc và quá cảnh từ Trung Quốc đến các nước trong khối OSJD. Hằng năm, Bộ GTVT, Cục ĐSVN duy trì thực hiện ký kết Nghị định thư hội nghị đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc để đường sắt hai nước thống nhất các biện pháp tổ chức chạy tàu liên vận quốc tế an toàn, thuận tiện, hiệu quả⁶⁴. Chính phủ đã ký thỏa thuận với Chính phủ Lào về xây dựng và khai thác tuyến đường sắt Vững Áng - Viêng Chăn; tiếp nhận hỗ trợ kỹ thuật của Chính phủ Trung Quốc lập quy hoạch tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng. Bộ GTVT Việt Nam và Bộ Giao thông Công chính Campuchia đã ký biên bản thỏa thuận xem xét, nghiên cứu tuyến đường sắt kết nối Tp. Hồ Chí Minh - Phnom Penh qua cửa khẩu Mộc Bài.

+ Về mở rộng, thúc đẩy các mối quan hệ với các tổ chức quốc tế: Bộ GTVT luôn chủ động, tích cực trong các mối quan hệ với các tổ chức quốc tế⁶⁵ để tìm kiếm sự hỗ trợ trong việc đào tạo, nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ, tiếp thu kinh nghiệm phát triển đường sắt, tiếp cận khoa học công nghệ tiên tiến, phục vụ yêu cầu về hội nhập quốc tế; tuân thủ các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

+ Về nghiên cứu khoa học, chuyển giao công nghệ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực: Cục ĐSVN, Tổng công ty ĐSVN đã chủ trì phối hợp với các đơn vị liên quan nghiên cứu 02 nhiệm vụ KHCN cấp nhà nước, 07 nhiệm vụ KHCN cấp Bộ, 17 nhiệm vụ KHCN cấp cơ sở. Một số đề tài nghiên cứu đã được triển khai ứng dụng trực tiếp vào sản xuất, tiết kiệm chi phí, nâng cao an toàn chạy tàu, bảo vệ môi trường, nâng cao năng suất, chất lượng, hiệu quả.

Bộ GTVT, Cục ĐSVN đã phối hợp với KOICA thực hiện Dự án đối tác trao đổi kinh nghiệm phát triển lĩnh vực giao thông vận tải, sử dụng nguồn vốn ODA không hoàn lại của Hàn Quốc (DEEP). Tổng công ty ĐSVN được giao thực hiện và quản lý 02 dự án Hỗ trợ kỹ thuật sử dụng vốn ODA, gồm: Dự án "*Tăng cường năng lực đào tạo đường sắt đô thị cho Trường Cao đẳng nghề Đường sắt*" bằng nguồn vốn của Chính phủ Nhật Bản và dự án "*Nâng cao năng lực quản lý an toàn đường sắt tại Việt Nam*" bằng nguồn vốn của Chính phủ Hàn Quốc.

quan tại địa phương áp dụng các biện pháp tạm thời để đảm bảo ATGTĐS (như: cảnh giới, thu hẹp lối đi, cấm biển hạn chế phương tiện, biển cảnh báo).

⁶⁴ Cụ thể: Bộ GTVT, Cục ĐSVN thúc đẩy trao đổi với phía Trung Quốc để ký Hiệp định vận tải đường sắt mới thay thế Hiệp định đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc năm 1992; thúc đẩy đàm phán phương án kết nối đoạn đường sắt ga Lào Cai - ga Hà Khẩu Bắc (Vân Nam); đề nghị Trung Quốc tăng khối lượng hàng hoá của Việt Nam quá cảnh Trung Quốc đi nước thứ ba bằng đường sắt qua cửa khẩu Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Bằng Tường (Quảng Tây).

⁶⁵ Tổ chức hợp tác đường sắt (OSJD) Hiệp hội Đường sắt Tiểu vùng Mê Công mở rộng (GMRA), Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA), Cơ quan Hợp tác quốc tế Hàn Quốc (KOICA), Hiệp hội đường sắt quốc tế (UIC)... và các công ty đường sắt trên thế giới, như: Công ty Đường sắt Đông Nhật Bản, Công ty Đường sắt Tây Nhật Bản, Công ty Đường sắt Trung Nhật Bản, Tổng công ty Đường sắt Hàn Quốc...

Từ năm 2021 đến nay, Bộ GTVT và Cục ĐSVN đang tiếp nhận dự án xây dựng hệ thống thông tin quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia bằng nguồn vốn viện trợ không hoàn lại của Chính phủ Úc.

+ Về xây dựng quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật: Đối với đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng, đã ban hành và công bố 05 quy chuẩn kỹ thuật; 35 tiêu chuẩn Việt Nam; 12 tiêu chuẩn cơ sở; các quy chuẩn, tiêu chuẩn này đã cơ bản đáp ứng được yêu cầu cho các hoạt động xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt. Đối với đường sắt tốc độ cao, Bộ GTVT đang nghiên cứu, tìm hiểu kinh nghiệm về hệ thống tiêu chuẩn đường sắt tốc độ cao trên thế giới để định hướng xây dựng hệ thống tiêu chuẩn đường sắt tốc độ cao phù hợp với điều kiện Việt Nam; đến nay đã ban hành và công bố 02 tiêu chuẩn Việt Nam về đường sắt tốc độ cao⁶⁶. Đối với đường sắt đô thị, đã ban hành và công bố 01 quy chuẩn kỹ thuật⁶⁷; 03 tiêu chuẩn Việt Nam⁶⁸ (*Phụ lục B-7*).

- *Lĩnh vực môi trường*: Việc thực thi pháp luật về bảo vệ môi trường trong lĩnh vực đường sắt cơ bản được thực hiện nghiêm túc, đầy đủ; tình trạng xả chất thải không bảo đảm vệ sinh môi trường lên đường sắt đã được kiểm soát, không còn tình trạng xả chất thải vệ sinh chưa qua xử lý xuống đường sắt⁶⁹; 100% các quy hoạch đã thực hiện lập đánh giá môi trường chiến lược theo quy định của pháp luật hiện hành; 100% PTGTĐS tham gia giao thông được đăng kiểm bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, có giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường PTGTĐS hoặc giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt; các quy định về điều kiện nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt, vận tải hàng nguy hiểm, vận tải động vật sống và vận tải thi hài, hải cốt trên đường sắt quốc gia được thực hiện đầy đủ, nghiêm túc.

- *Lĩnh vực chuyển đổi số*: Thực hiện chiến lược chuyển đổi số quốc gia, Bộ GTVT đang giao Cục ĐSVN triển khai thực hiện các dự án công nghệ thông tin phục vụ công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt⁷⁰.

- *Về phát triển nguồn nhân lực*: Hiện nay, có 04 đơn vị nhà trường đào tạo chuyên ngành trong lĩnh vực đường sắt⁷¹; tuy nhiên, số lượng, chất lượng, cơ cấu nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt chưa hợp lý ở các nhóm ngành nghề

⁶⁶ (1) Tiêu chuẩn quốc gia về Ứng dụng đường sắt - Thiết bị gom điện - Đặc tính kỹ thuật và phương pháp thử - Phần 1: Thiết bị gom điện trên các phương tiện đường sắt tốc độ cao; (2) Tiêu chuẩn quốc gia về thiết kế đường sắt tốc độ cao - Phần I tham số thiết kế tuyến đường.

⁶⁷ QCVN 08:2018/BXD - Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về công trình tàu điện ngầm.

⁶⁸ (1) Tiêu chuẩn quốc gia về Hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị - Các yêu cầu và hướng dẫn sử dụng; (2) Tiêu chuẩn quốc gia về Ứng dụng đường sắt - Thiết bị gom điện - Đặc tính kỹ thuật và phương pháp thử - Phần 2: Thiết bị gom điện trên các phương tiện đường sắt đô thị và đường sắt nhẹ; (3) Tiêu chuẩn quốc gia về Ứng dụng đường sắt - Hệ thống đường sắt đô thị tự động (AUGT) - Các yêu cầu an toàn.

⁶⁹ Hiện nay, 100% toa xe khách đóng mới đều được lắp đặt thiết bị vệ sinh tự hoại.

⁷⁰ Gồm: (i) Dự án xây dựng hệ thống thông tin quản lý phương tiện, người điều khiển, vận tải, an toàn đường sắt; (ii) Dự án xây dựng hệ thống thông tin quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

⁷¹ Trường Cao đẳng nghề Đường sắt chuyên đào tạo các chuyên ngành về đường sắt ở trình độ cao đẳng trở xuống; Trường Đại học GTVT Hà Nội, Trường Đại học công nghệ GTVT và Trường Đại học GTVT Thành phố Hồ Chí Minh đào tạo một số chuyên ngành về lĩnh vực đường sắt ở trình độ Đại học và sau Đại học.

(công trình, thông tin tín hiệu, đầu máy toa xe, điều hành chạy tàu...); chính sách sử dụng, đãi ngộ đối với nguồn nhân lực chất lượng cao chưa thực sự được quan tâm, chưa có điều kiện để tiếp cận với trình độ quản lý, kỹ thuật tiên tiến trên thế giới. Đội ngũ cán bộ khoa học công nghệ về đường sắt còn thiếu chuyên gia giỏi về chuyên môn, nghiệp vụ; đội ngũ công nhân lành nghề đã có sự phát triển khá tốt nhưng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu ngày càng cao trong điều kiện hiện nay.

2. Hạn chế, bất cập

2.1. Về ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt

Luật Đường sắt năm 2017 đã có các quy định khuyến khích phát triển đường sắt như: ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; giao đất không thu tiền, miễn tiền thuê đất đối với đất dành cho đường sắt, xây dựng công trình công nghiệp đường sắt; cho vay với lãi suất vay tín dụng đầu tư ưu đãi từ nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay để phát triển công nghiệp đường sắt; công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp... Tuy nhiên, việc áp dụng các chính sách ưu đãi, hỗ trợ này thực tế còn gặp nhiều khó khăn, vướng mắc do chưa được quy định đồng bộ tại các VBQPPL khác như: Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu⁷²... Vì vậy, các chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt hầu như không phát huy được trong thực tiễn.

2.2. Về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt

Luật Đường sắt năm 2017 có quy định việc góp vốn nhà nước tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt theo hình thức đối tác công tư, tuy nhiên theo kinh nghiệm quốc tế và nghiên cứu của tư vấn đối với một số dự án đường sắt tại Việt Nam thì phần vốn góp nhà nước để khả thi về tài chính đều vượt quá quy định của pháp luật về đầu tư đối tác công tư, nên đến nay việc huy động vốn ngoài ngân sách nhà nước để đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt không đạt kết quả⁷³.

2.3. Về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt

- Về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt: năng lực và hiệu quả khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt còn ở mức thấp, chưa tương xứng với quy mô

⁷² Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp năm 2008 không có quy định “áp dụng thuế suất ưu đãi đối với các doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt”; Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu năm 2016 không có quy định “Miễn thuế nhập khẩu đối với các trang thiết bị, phụ tùng...” theo quy định của Luật Đường sắt năm 2017.

⁷³ Bên cạnh đó, kinh nghiệm quốc tế cho thấy việc khai thác tối ưu các khu vực trong ga (ngoài các hạng mục công trình dành cho chạy tàu thì còn được phép kinh doanh nhà hàng, khách sạn, văn phòng, trung tâm thương mại...) đã mang lại hiệu quả kinh tế lớn. Đồng thời, việc khai thác có hiệu quả không gian quanh các ga để phát triển các khu đô thị, dịch vụ thương mại... là xu hướng mà nhiều nước trên thế giới đang áp dụng. Việc này không chỉ mở ra không gian mới cho phát triển kinh tế mà còn tạo ra nguồn lực từ khai thác quỹ đất, tối ưu hóa nhu cầu đi lại; nguồn thu từ việc khai thác phát triển quỹ đất xung quanh ga được ưu tiên một phần để đầu tư trở lại cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt. Từ đó, đặt ra yêu cầu mới đòi hỏi phải được bổ sung quy định trong Luật Đường sắt nhằm tạo thêm các nguồn lực quan trọng cho việc phát triển đường sắt.

khỏi tài sản được Nhà nước giao⁷⁴ do cơ chế khai thác chưa gắn với thị trường⁷⁵. Quy định về phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa phù hợp với thực tiễn nên việc quản lý, khai thác gặp nhiều khó khăn... Luật Đường sắt năm 2017 quy định phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt gồm: tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu và tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp phục vụ chạy tàu. Tuy nhiên, trong thực tế có một số loại tài sản không có cơ sở để phân biệt được trực tiếp hoặc không trực tiếp phục vụ chạy tàu như: đường bộ trong ga, kho và bãi chứa hàng...

Bên cạnh đó, Luật Đường sắt năm 2017 chưa có các quy định về: (i) Cơ chế sử dụng nguồn vốn của doanh nghiệp để mở rộng, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; (ii) Về đầu tư, quản lý, bảo trì, khai thác đường sắt vùng, đường sắt vùng kết nối với đường sắt quốc gia.

- *Về đất dành cho đường sắt*: Phần lớn đất dành cho đường sắt tại các khu ga đang được quản lý ranh giới theo hồ sơ vì chưa có điều kiện xây dựng hàng rào bảo vệ; hành lang ATGT đường sắt chưa có điều kiện xác định ranh giới, cắm mốc giới nên thường xuyên xảy ra tình trạng lấn chiếm, chiếm dụng gây mất TTATGT đường sắt.

2.4. Về hoạt động vận tải đường sắt

- *Về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt*: Từ năm 2018 đến nay đã xảy ra 1.484 vụ sự cố kỹ thuật. Tuy nhiên, không có sự cố kỹ thuật phát sinh về nứt, gãy do ảnh hưởng của thời gian về độ bền của một số kết cấu gắn liền với vòng đời của phương tiện (giá chuyển hướng, bệ xe, thùng xe...)⁷⁶. Mặt khác, thực hiện cam kết của Việt Nam tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26)⁷⁷, toàn bộ đầu máy đang có của các doanh nghiệp đường sắt sẽ phải thay thế mới trước năm 2050. Vì vậy, việc đầu tư PTGTĐS sử dụng động cơ diesel để thay thế cho phương tiện hết niên hạn nhưng chỉ sử dụng đến năm 2050 là không hiệu quả và gây lãng phí.

- *Về NVĐSPVCT*: Hoạt động điều hành, tổ chức chạy tàu và khai thác vận tải đường sắt hiện nay đã ứng dụng nhiều khoa học công nghệ tiên tiến như: hệ thống điều khiển tập trung (không cần quay ghi thủ công), hệ thống kiểm soát vé tự động, hệ thống giám sát hành trình tuần đường, hệ thống cảnh báo sớm các chướng ngại vật tại các đường ngang đến lái tàu... nên một số chức danh NVĐSPVCT có thể không cần thiết như: chức danh nhân viên dồn tàu, lập tàu,

⁷⁴ Thu nộp ngân sách nhà nước phí sử dụng và cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia năm 2022 là 240,721 tỷ đồng/ tổng giá trị tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia là hơn 16.000 tỷ đồng.

⁷⁵ Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư chưa được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Tổng công ty ĐSVN trực tiếp quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo mô hình cũ (ký hợp đồng với đối tác cho thuê theo đơn giá tối thiểu tại Quyết định số 1129/QĐ-BTC ngày 27/5/2014 của Bộ Tài chính) mà chưa thực hiện theo quy định tại Nghị định số 46/2018/NĐ-CP.

⁷⁶ Đầu máy: 660 vụ; toa xe: 824 vụ. Thực tế cho thấy PTGTĐS hết niên hạn vẫn sử dụng tốt và đảm bảo an toàn vì trong quá trình khai thác, các doanh nghiệp luôn thay thế các vật tư phụ tùng và định kỳ kiểm tra theo QCVN 15:2018/BGTVT.

⁷⁷ Chuyển đổi 100% đầu máy, toa xe phát điện đường sắt sử dụng nhiên liệu sạch, nhiên liệu tổng hợp (không phát thải khí nhà kính).

gác ghi, gác đường ngang... Việc quy định cứng các chức danh NVĐSPVCT theo Luật Đường sắt năm 2017 làm cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt khó khăn, không chủ động linh hoạt trong hoạt động điều hành giao thông vận đường sắt và không phù hợp với loại hình đường sắt đô thị cũng như các tuyến đường sắt được đầu tư xây dựng mới áp dụng hệ thống thông tin, tín hiệu tự động.

- *Quy định về độ tuổi tối đa được cấp giấy phép lái tàu* tại Luật Đường sắt năm 2017⁷⁸ chưa phù hợp với thực tiễn dẫn đến quyền lợi của người lao động bị ảnh hưởng và doanh nghiệp kinh doanh đường sắt khó khăn trong việc sử dụng, bố trí việc làm cho các chức danh lái tàu; quy định về độ tuổi tối thiểu để cấp Giấy phép lái tàu⁷⁹ chưa phù hợp với thực tế đối với chức danh lái tàu đường sắt dẫn đến gây khó khăn cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc đào tạo, tuyển dụng chức danh lái tàu.

- *Về ga đường sắt*: Luật Đường sắt năm 2017 quy định phân loại ga đường sắt theo công năng thành 04 loại⁸⁰ nhưng chưa có quy định cho ga liên vận quốc tế và thậm chí quyền công bố, đóng, mở ga liên vận quốc tế dẫn đến khó khăn, vướng mắc trong việc vận tải liên vận quốc tế.

2.5. Về kết nối các phương thức vận tải

- *Về kết nối đường sắt*: Quá trình đô thị hoá mạnh mẽ chưa gắn với quy hoạch, đầu tư phát triển đường sắt một cách đồng bộ đã khiến cho nhiều ga lớn nằm giữa trung tâm đô thị nhưng lại thiếu kết nối với các phương thức vận tải khác dẫn đến khó khăn cho hoạt động vận tải đường sắt. Quy định trách nhiệm quản lý, bảo trì đường bộ vào ga đường sắt chưa rõ ràng nên không được bố trí kinh phí quản lý bảo trì, dẫn đến chất lượng đường bộ kém, nhiều vị trí đường bộ vào ga bị lấn chiếm ảnh hưởng đến việc đi lại của khách hàng và giải tỏa hàng hóa, giảm cạnh tranh của vận tải đường sắt và lãng phí kết cấu hạ tầng đường sắt.

- *Về đường sắt giao nhau với đường bộ*: Luật Đường sắt năm 2017 quy định đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức⁸¹; nơi không được phép xây dựng đường ngang phải xây dựng đường gom nằm ngoài hành lang ATGT đường sắt để dẫn tới đường ngang hoặc nút giao khác mức gần nhất. Tuy nhiên, đối với các khu vực đông dân cư, khu vực đô thị để thực hiện quy định này là khó khả thi do chi phí giải phóng mặt bằng, tác động xã hội rất lớn và thực tiễn là không thực hiện được. Đồng thời, quy định này chưa loại trừ loại hình đường tàu điện đi trên mặt đất của đường sắt đô thị⁸² là không phù hợp với thực tiễn.

⁷⁸ Điều 169 Bộ Luật Lao động: Khoản 2 quy định: “tuổi nghỉ hưu đối với nam là 62 tuổi bắt đầu từ năm 2028 và đối với nữ là 60 tuổi bắt đầu từ năm 2025”; Khoản 3 quy định về người làm nghề, công việc đặc biệt nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm có thể nghỉ hưu ở tuổi thấp hơn nhưng không quá 05 tuổi so với quy định. Điều 36 Luật Đường sắt: Khoản 3 quy định độ tuổi để được cấp Giấy phép lái tàu là từ đủ 23 tuổi đến 55 tuổi đối với nam, từ đủ 23 tuổi đến 50 tuổi đối với nữ.

⁷⁹ Điểm a khoản 3 Điều 36 quy định độ tuổi để được cấp Giấy phép lái tàu là từ đủ 23 tuổi đối với cả nam và nữ.

⁸⁰ Khoản 1 Điều 16 phân loại ga đường sắt gồm: ga hành khách, ga hàng hoá, ga kỹ thuật, ga hỗn hợp.

⁸¹ Khoản 2 Điều 17 Luật Đường sắt.

⁸² Khoản 1 Điều 71 Luật Đường sắt 2017 quy định các loại hình đường sắt đô thị bao gồm: đường tàu điện ngầm, đường tàu điện đi trên mặt đất, đường tàu điện trên cao, đường sắt một ray tự động-dẫn hướng và đường xe điện bánh sắt.

2.6. Về phát triển công nghiệp và nguồn nhân lực đường sắt

- Công nghiệp đường sắt chưa phát triển, chiếm tỷ trọng thấp, mới chỉ đáp ứng nhu cầu bảo dưỡng, sửa chữa đường sắt hiện hữu; chưa có định hướng mang tầm chiến lược lâu dài để phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp phụ trợ. Luật Đường sắt năm 2017 chưa có cơ chế đặt hàng, giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp trong nước thực hiện một số nhiệm vụ có tính chiến lược, làm tiền đề để phát triển công nghiệp đường sắt; chưa có quy định ràng buộc về chuyển giao công nghệ, đào tạo công tác vận hành, bảo trì, lắp ráp phương tiện trong nước; vì vậy, cần sớm hoạch định chiến lược phát triển công nghiệp đường sắt, kết hợp xây dựng cơ chế chính sách để phát triển các cơ sở công nghiệp đường sắt và công nghiệp phụ trợ⁸³.

- Số lượng, chất lượng, cơ cấu nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt chưa hợp lý ở các nhóm ngành nghề (công trình, thông tin tin hiệu, đầu máy toa xe, điều hành chạy tàu...); chính sách sử dụng, đãi ngộ đối với nguồn nhân lực chất lượng cao chưa thực sự được quan tâm, chưa có điều kiện để tiếp cận với trình độ quản lý, kỹ thuật tiên tiến trên thế giới. Đội ngũ cán bộ khoa học công nghệ về đường sắt còn thiếu chuyên gia giỏi về chuyên môn, nghiệp vụ; đội ngũ công nhân lành nghề đã có sự phát triển khá tốt nhưng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu ngày càng cao trong điều kiện hiện nay⁸⁴.

2.7. Về đường sắt đô thị

- Quy hoạch các tuyến đường sắt đô thị mới dừng lại ở quy hoạch hướng tuyến, vị trí nhà ga, chưa gắn với quy hoạch phát triển đô thị dọc tuyến cũng như không gian ngầm khu vực đô thị, các ga đường sắt đô thị chưa kết nối với bến, trạm xe Bus, xa các bến đỗ, gửi xe,... do vậy không đảm bảo tính đồng bộ giữa phát triển đường sắt và phát triển đô thị, vướng mắc về giải phóng mặt bằng.

- Thiếu cơ chế để đẩy nhanh tiến độ dự án đường sắt đô thị; thiếu hành lang pháp lý cho phép khai thác, kinh doanh, quảng cáo, cho thuê mặt bằng... trong phạm vi các tuyến, nhà ga của đường sắt đô thị để khai thác có hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt đã được đầu tư.

- Luật Đường sắt năm 2017 quy định Bộ trưởng Bộ GTVT cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị, Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị. Việc triển khai quy định này trên thực tiễn gặp vướng mắc vì việc triển khai các dự án đầu tư thuộc thẩm quyền của UBND cấp tỉnh.

- Luật Đường sắt năm 2017 có một chương riêng về đường sắt đô thị, tuy nhiên các quy định vẫn chưa được đầy đủ, một số nội dung vướng mắc về đầu tư, thiếu quy định về hành lang an toàn cho công trình ngầm, quy định về quản

⁸³ Kinh nghiệm phát triển đường sắt của các quốc gia phát triển cho thấy, trình độ khoa học công nghệ, công nghiệp đường sắt là một trong những yếu tố quan trọng để phát triển lĩnh vực đường sắt nói chung và đường sắt tốc độ cao nói riêng.

⁸⁴ Các nước có đường sắt tốc độ cao trên thế giới đều có chương trình phát triển quốc gia về nguồn nhân lực và được đào tạo ngay từ giai đoạn chuẩn bị dự án. Nhằm đáp ứng nhu cầu đào tạo nguồn nhân lực lớn, kỹ thuật cao cần xây dựng các chính sách để khuyến khích cơ quan, đơn vị trong và ngoài nước tham gia.

lý khai thác đường sắt đô thị. Vì vậy, cần thiết bổ sung một số quy định về đường sắt đô thị để khắc phục những tồn tại, bất cập nêu trên.

3. Nguyên nhân

3.1. Nguyên nhân khách quan

- Một số quy định của pháp luật liên quan đến hoạt động đường sắt đã được sửa đổi, bổ sung dẫn đến việc thiếu đồng bộ trong hệ thống VBQPPL.

- Các quy định đối với đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao trong Luật Đường sắt năm 2017 chỉ mang tính nguyên tắc chung, chưa cụ thể, một số quy định còn chưa phù hợp với thực tiễn khai thác và vận hành, chưa có điều kiện kiểm nghiệm trong thực tiễn.

- Hệ thống hạ tầng đường sắt được xây dựng và khai thác từ lâu đời, lạc hậu⁸⁵, mất cân đối trong hệ thống giao thông, tuy nhiên ngân sách cấp cho công tác bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt chưa đáp ứng nhu cầu thực tế; vận tải bằng đường sắt gặp nhiều khó khăn, có chiều hướng giảm sút, khó có thể cạnh tranh với các loại hình khác.

- Lực lượng kiểm tra, kiểm soát đảm bảo TTATGT được biên chế ít, tuyến đường sắt dài nên không đủ sức quán xuyên. Công tác chỉ đạo, phối hợp về đảm bảo TTATGT ở một số địa phương còn chưa quyết liệt, liên tục; việc tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT đường sắt còn chưa quan tâm đúng mức.

- Nguồn kinh phí của địa phương còn khó khăn, nên việc đầu tư xây dựng hệ thống đường gom để nối các LĐTĐM đến vị trí đường ngang chỉ mới thực hiện ở một số vị trí có mật độ phương tiện hoạt động lớn.

3.2. Nguyên nhân chủ quan

- Nhận thức về vai trò, ưu thế, sự cần thiết ưu tiên đầu tư đối với phương thức vận tải đường sắt còn chưa thực sự đầy đủ.

- Quy định pháp luật về đầu tư, quản lý khai thác, kinh doanh đường sắt và hệ thống pháp luật có liên quan chưa theo kịp sự phát triển nhanh, mạnh của kinh tế - xã hội và thực tiễn trong công tác quản lý đường sắt.

- Thiếu cơ chế chính sách mang tính đột phá để huy động nguồn lực cho đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt.

C. Đánh giá kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa (từ ngày 01/01/2015 đến ngày 31/12/2023)

1. Ưu điểm

1.1. Kết quả bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa giai đoạn từ năm 2015 đến hết năm 2023

Theo báo cáo của Chính phủ, các Bộ, ngành, đến nay trên cả nước có hơn 27.000 km đường thủy nội địa, trong đó Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ

⁸⁵ Trong khi các nước hiện nay đa số sử dụng khổ đường 1.435mm thì đường sắt Việt Nam chủ yếu vẫn duy trì khổ đường 1.000mm.

chức quản lý 6.969,5km ĐTNĐ quốc gia (139 sông kênh); UBND cấp tỉnh quản lý 20.595,67 km ĐTNĐ địa phương. Cả nước hiện có 6.372 cảng, bến thủy nội địa, gồm 310 cảng thủy nội địa⁸⁶; bến thủy nội địa là 6.062 bến⁸⁷ và 2.526 bến khách ngang sông.

Những năm gần đây, công tác đảm bảo TTATGT đường thủy nội địa đã được Bộ GTVT và các ngành, các địa phương trong cả nước chú trọng, triển khai thực hiện nhiều giải pháp để kiểm chế TNGT đường thủy nội địa như: Xây dựng hệ thống VBQPPL, hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật ngày càng được hoàn thiện, cơ bản đáp ứng phần lớn yêu cầu quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng, phương tiện, đào tạo và cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn; xử phạt vi phạm hành chính. Công tác tuyên truyền, kiểm tra, kiểm soát, xử lý các hành vi vi phạm về TTATGT đường thủy ngày được tăng cường; công tác quản lý bảo trì đường thủy nội địa; công tác thường trực chống va trôi, điều tiết khống chế bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa được tổ chức triển khai thực hiện thường xuyên hằng năm.

Tình hình TNGT đường thủy nội địa đã được kiểm chế cả 3 tiêu chí (số vụ, số người chết và số người bị thương), theo thống kê, TNGT đường thủy nội địa đã giảm sâu so với giai đoạn trước (2004 - 2014). Tuy nhiên, trong thời gian qua vẫn xảy ra một số vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng làm chết nhiều người. Giai đoạn 2015 - 2023 xảy ra 662 vụ TNGT đường thủy nội địa, làm chết 418 người, bị thương 78 người (*Phụ lục C-1*); vẫn xảy ra những vụ TNGT đường thủy nội địa đặc biệt nghiêm trọng⁸⁸.

1.2. Kết quả ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa về bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa

Sau khi Luật Giao thông đường thủy nội địa (GTĐTNĐ) được ban hành và được sửa đổi, bổ sung một số điều năm 2014; Chính phủ, Bộ GTVT và các Bộ, ngành liên quan đã hoàn thiện xây dựng các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành các nội dung được Luật giao (*Phụ lục C-2*). Hằng năm, Bộ GTVT đã chỉ đạo xây dựng và sửa đổi, bổ sung từ 3 đến 5 VBQPPL cho phù hợp với thực tiễn. Đồng thời, UBND cấp tỉnh đã ban hành nhiều VBQPPL theo thẩm quyền để thực hiện chức năng quản lý nhà nước về ĐTNĐ thuộc phạm vi trách nhiệm của địa phương.

Đến nay, các VBQPPL đã được ban hành cơ bản đầy đủ đảm bảo sự phù hợp với quy định của Luật ban hành VBQPPL theo thẩm quyền, đảm bảo đầy đủ hành lang pháp lý cho hoạt động ĐTNĐ và phù hợp với chủ trương, chính sách của Đảng và thực tiễn đời sống kinh tế, xã hội của đất nước; đảm bảo sự tham gia bình đẳng của các thành phần kinh tế, sự cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh

⁸⁶ Trong đó 202 cảng hàng hóa, 11 cảng hành khách, 97 cảng chuyên dùng (tuyến đường thủy nội địa quốc gia 274 cảng thủy nội địa, tuyến đường thủy nội địa địa phương 36 cảng thủy nội địa).

⁸⁷ Trong đó 4.791 bến có phép hoạt động (tuyến đường thủy nội địa quốc gia 3.114 bến, tuyến đường thủy nội địa địa phương 1.677 bến), bến thủy nội địa không phép là 1271 bến

⁸⁸ Vụ tai nạn tại biển Cửa Đại ngày 26/02/2022 làm 17 người chết.

vực đường thủy nội địa; quản lý nhà nước về lĩnh vực ĐTNĐ ngày càng nâng cao; TTATGT đường thủy nội địa được đảm bảo; chất lượng các VBQPPL ngày càng được nâng cao, điều chỉnh những nội dung quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp tới ATGT đường thủy nội địa.

1.3. Kết quả tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa

Hằng năm, cơ quan quản lý nhà nước về ĐTNĐ đã tổ chức triển khai VBQPPL đã được ban hành bằng nhiều hình thức như tổ chức hội nghị về an toàn giao thông ĐTNĐ và các hội nghị Tổng kết Luật GTĐTNĐ, hội nghị tuyên truyền các VBQPPL về lĩnh vực ĐTNĐ mới ban hành, triển khai bằng văn bản đến các cơ quan tổ chức, người dân và doanh nghiệp; phối hợp với các địa phương tăng cường công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông ĐTNĐ trong các dịp nghỉ lễ, Tết, nghỉ hè trong năm; phối hợp với các cơ quan hữu quan các địa phương, UBND các phường, xã ven sông tham gia vào việc đăng ký phối hợp và duy trì thực hiện mô hình “Văn hóa giao thông đường thủy với bình yên sông nước”; tăng cường tuyên truyền tin tức về ATGT đường thủy thông qua việc sử dụng hệ thống truyền thông tại các phường, xã, thị trấn; đưa chương trình giáo dục, tuyên truyền pháp luật giao thông ĐTNĐ đến các trường học.

1.4. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa; hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện các biện pháp bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa

Theo thống kê, hằng năm cơ quan quản lý nhà nước về ĐTNĐ đã ban hành khoảng 20 Công điện, Kế hoạch, văn bản triển khai công tác bảo đảm TTATGT ĐTNĐ mùa mưa lũ, mùa lễ hội và phòng tránh đuối nước trẻ em...; tổ chức vận động hỗ trợ và trao tặng miễn phí hơn 22.000 cặp phao, phao áo cứu sinh, dụng cụ nổi cá nhân, phao tròn cho học sinh và người dân tham gia giao thông ĐTNĐ ở những vùng khó khăn trên địa bàn nhiều tỉnh, thành phố; tổ chức cho trên 38.000 lượt chủ bến, chủ phương tiện, người lái, thuyền viên làm việc trên phương tiện cam kết chấp hành nghiêm chỉnh quy định pháp luật về giao thông ĐTNĐ và kiểm soát tải trọng của phương tiện thủy nội địa; phát trên 298.000 tờ rơi có nội dung phổ biến các quy định về an toàn giao thông ĐTNĐ, hơn 53.326 cuốn tài liệu tuyên truyền và 2.000 cuốn sổ tay hỏi và đáp về giao thông ĐTNĐ; tuyên truyền trên hệ thống loa phát thanh tại cảng, bến thủy nội địa, Đài phát thanh và truyền hình trung ương và địa phương,... Tuyên truyền trực tiếp cho chủ cảng, bến thủy nội địa, chủ phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện và hành khách thực hiện đúng các quy định của pháp luật về giao thông ĐTNĐ⁸⁹.

⁸⁹ Đến nay, cả nước đã tổ chức được 47.845 đợt tập huấn cấp. Sở và cấp huyện, xã; in, phát 658.351 cuốn tài liệu Luật, 1.148.529 tập tài liệu hướng dẫn Luật, 20.442.658 tờ rơi tuyên truyền Luật, 497.175 áp phích, khẩu hiệu về Luật; tổ chức tuyên truyền bằng hình thức sân khấu hóa. Phối hợp với các cơ quan truyền thông trung ương và địa phương xây dựng 10.036 phóng sự, 131.659 số bài viết, đọc trên báo, đài phản ánh tình hình triển khai, chấp hành Luật; đồng thời biểu dương, khuyến khích kịp thời những tổ chức, cá nhân có thành tích và phê phán những hành vi vi phạm trong chấp hành thực hiện quy định của Luật.

Bên cạnh hoạt động tuyên truyền, phổ biến thông qua các hội nghị, hội thảo, các lực lượng Thanh tra giao thông, Cảnh sát giao thông đường thủy, Cảng vụ đường thủy nội địa, Bộ đội Biên phòng, Cảnh sát biển, Cảng vụ Hàng hải còn trực tiếp phổ biến, hướng dẫn thực hiện pháp luật thông qua hoạt động thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm.

Bằng các hình thức phong phú, đa dạng, các cơ quan nhà nước, lực lượng chức năng, tổ chức chính trị - xã hội đã tích cực tuyên truyền, phổ biến pháp luật giao thông ĐTNĐ đến cán bộ, công chức, viên chức, người lao động, doanh nghiệp và người dân. Qua đó, việc tiếp cận, nắm bắt quy định của pháp luật được thuận lợi và thực hiện có hiệu quả hơn.

1.5. Đăng ký, đăng kiểm phương tiện thủy nội địa; cấp, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký, giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện thủy nội địa

Bộ GTVT đã chỉ đạo, triển khai và hướng dẫn cho các đơn vị trong ngành, các địa phương tổ chức thực hiện nghiêm túc các quy định của Luật GTĐTNĐ, các Thông tư của Bộ GTVT quy định về đăng ký phương tiện thủy.

Tính đến hết tháng 02/2024, tổng số phương tiện đã đăng ký là 259.690 phương tiện, với tổng trọng tải 23.803.716 tấn, đạt 55,2% so với tổng điều tra, tổng lượng ghé: 601.593 ghé, tổng công suất: 19.291.681 CV.

1.6. Quản lý đào tạo, cấp, đổi, thu hồi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền viên và người lái phương tiện thủy

Cơ quan quản lý nhà nước về ĐTNĐ đã chỉ đạo, triển khai và hướng dẫn cho các đơn vị, các địa phương tổ chức thực hiện nghiêm túc các quy định của Luật GTĐTNĐ, các Thông tư của Bộ GTVT quy định về phạm vi trách nhiệm của thuyền viên, người lái phương tiện và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa, quy định thi, kiểm tra, cấp, cấp lại, chuyên đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa và đảm nhiệm chức danh thuyền viên phương tiện thủy nội địa.

Tính đến tháng 02/2024, tổng số giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn đã cấp là 479.479 chiếc, đạt 51,97% so với tổng điều tra. Năm 2023 đã thu hồi 25 số giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn; phối hợp với công an xác minh 30 lượt giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn.

1.7. Quản lý về TTATGT trong hoạt động vận tải đường thủy nội địa

Hoạt động vận tải thủy trong những năm qua đã có nhiều chuyển biến tích cực trên cả hai lĩnh vực vận tải hàng hóa và vận tải hành khách (*Phụ lục C-3*), đặc biệt là triển khai vận tải tuyến ven biển từ năm 2014 đến nay. Số lượng phương tiện mang cấp VR-SB và sản lượng vận tải ven biển không ngừng gia tăng, từ khoảng 500 phương tiện ban đầu đã tăng lên 2.994 phương tiện (tháng 6/2024) các loại đã được đăng ký với tổng trọng tải trên 5,6 triệu tấn; sản lượng vận tải thông qua cảng thủy nội địa tăng từ khoảng 3.406.397 tấn năm 2014 đến

năm 2023 đã đạt trên 15.419.558 tấn; góp phần làm giảm áp lực đáng kể cho vận tải đường bộ trên hành lang Bắc - Nam.

Trong những năm qua, Bộ GTVT đã triển khai thực hiện nhiều giải pháp quyết liệt, đồng bộ, đẩy mạnh tái cơ cấu lĩnh vực vận tải thủy nội địa, tăng cường kết nối phát huy thế mạnh của phương thức vận tải thủy, phát triển thị trường vận tải thủy nhằm giảm chi phí, nâng cao hiệu quả và chất lượng dịch vụ vận tải thủy, bảo vệ môi trường song song với bảo đảm TTATGT và đã ban hành hệ thống văn bản chỉ đạo, điều hành. Tăng cường hỗ trợ doanh nghiệp vận tải thủy nội địa; tối thiểu 01 lần/quý, tổ chức đối thoại, gặp mặt, lấy ý kiến các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp trong lĩnh vực giao thông vận tải thủy về những khó khăn, vướng mắc, trả lời trực tiếp các ý kiến về cơ chế chính sách như thuế; phí, lệ phí; nguồn vốn; giá; đào tạo thuyền viên; thủ tục và, rời cảng, bến thủy nội địa; cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng; công tác quy hoạch; công tác bảo trì ĐTNĐ và một số nhóm vấn đề khác theo thẩm quyền hoặc báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định theo quy định. Xây dựng phiếu khảo sát lấy ý kiến đến 2.512 đơn vị, doanh nghiệp kinh doanh vận tải về những lĩnh vực, kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy, những quy định về thủ tục hành chính trong các VBQPPL, thủ tục vào, rời cảng, bến thủy nội địa, những nội dung khác có liên quan tác động đến các doanh nghiệp kinh doanh vận tải với mục đích giúp cơ quan quản lý nhà nước tiếp cận với tình hình hoạt động thực tế của doanh nghiệp vận tải thủy nội địa, đồng thời nắm bắt được các khó khăn, vướng mắc của các doanh nghiệp, từ đó đưa ra các giải pháp để tháo gỡ những bất cập, hỗ trợ doanh nghiệp có thể sản xuất, kinh doanh thuận lợi, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ, khai thác hiệu quả vận tải thủy nội địa.

1.8. Quản lý bảo trì đường thủy nội địa

Công tác quản lý bảo trì trên tuyến ĐTNĐ quốc gia được thực hiện với 6.969,5 km (***Phụ lục C-4***), tổng số phao tiêu báo hiệu được lắp đặt là 26.419, đèn báo hiệu là 11.803, ngoài ra còn có các công trình: 02 âu tàu; 229 kè chỉnh trị, ồp bờ; 58 phao neo, 153 trụ neo, 55 trạm AIS; 129 nhà trạm phục vụ quản lý và 119 trạm thủy chí, bảo đảm ATGT, bảo đảm chuẩn tắc kỹ thuật của luồng chạy tàu.

Các tuyến ĐTNĐ được bảo trì đảm bảo màu sắc ánh sáng báo hiệu phục vụ chạy tàu ba ca liên tục, tạo điều kiện cho các chủ phương tiện bố trí lịch trình, rút ngắn thời gian chạy tàu. Công tác khảo sát, kiểm tra luồng tuyến được duy trì thường xuyên theo quy định, nắm bắt tình hình diễn biến luồng lạch; kịp thời phát hiện những thay đổi bất thường để có biện pháp thích ứng bảo đảm an toàn cho phương tiện và các công trình; hệ thống báo hiệu ĐTNĐ luôn được các đơn vị quản lý ĐTNĐ duy trì bảo đảm chuẩn tắc kỹ thuật, tạo điều kiện cho phương tiện vận tải hoạt động được thông suốt, an toàn.

1.9. Phối hợp tuần tra, kiểm soát xử lý vi phạm pháp luật về giao thông đường thủy nội địa; điều tra, giải quyết tai nạn, sự cố giao thông đường thủy nội địa; xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường thủy nội địa; tổ chức tìm kiếm, cứu nạn, cứu hộ giao thông đường thủy nội địa

Công tác khảo sát, xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT được thực hiện thường xuyên để nắm bắt tình hình diễn biến luồng lạch; kịp thời phát hiện những thay đổi bất thường từ đó có biện pháp thích ứng để bảo đảm an toàn cho phương tiện và các công trình⁹⁰.

Trong những năm qua, Bộ GTVT đã bố trí kinh phí để thực hiện điều tiết, chống và trôi đảm bảo ATGT tại các vị trí nguy hiểm trọng yếu trên các tuyến ĐTNĐ quốc gia (những vị trí luồng tuyến không đảm bảo chuẩn tắc, các vị trí vật chướng ngại, cầu, cống không đảm bảo kích thước khoang thông thuyền...). Công tác điều tiết khống chế, chống và trôi luôn được chú trọng, mỗi năm bình quân hướng dẫn điều tiết hàng trăm ngàn lượt phương tiện đi lại an toàn, nhất là vào mùa mưa bão. Năm 2023, trên tuyến ĐTNĐ quốc gia có bố trí 22 vị trí điều tiết và 11 vị trí chống và trôi đảm bảo ATGT.

Công tác thanh tra được tiến hành toàn diện, thường xuyên, ở mọi cấp, đối với mọi đối tượng quản lý, góp phần quan trọng vào việc nâng cao ý thức trách nhiệm tuân thủ pháp luật về giao thông ĐTNĐ, phát hiện sơ hở, thiếu sót của hệ thống pháp luật để kiến nghị, đề xuất biện pháp khắc phục và phòng ngừa kịp thời⁹¹.

Cục ĐTNĐ Việt Nam đã tổ chức triển khai thực hiện chiến lược phòng chống và giảm nhẹ thiên tai do Thủ tướng Chính phủ ban hành⁹²; xây dựng phương án ứng phó thiên tai theo cấp độ rủi ro thiên tai; xây dựng phương án ứng phó với siêu bão và nước biển dâng và kế hoạch ứng phó với TNGT ĐTNĐ đặc biệt nghiêm trọng; tổ chức các cuộc Diễn tập tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ giao thông ĐTNĐ với quy mô lớn.

1.10. Phối hợp với các Bộ ngành, địa phương và hợp tác quốc tế về bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa

Trong những năm gần đây, hợp tác quốc tế trong lĩnh vực giao thông ĐTNĐ đã có những khởi sắc. Việt Nam đã có quan hệ hợp tác với các nước như Hà Lan, Vương quốc Bỉ, Campuchia, Lào, Trung Quốc; Ủy hội sông Mê Công về đào tạo nguồn nhân lực hỗ trợ phương tiện, thiết bị và hợp tác trong lĩnh vực vận tải thủy nội địa⁹³.

⁹⁰ Hiện nay, trên toàn quốc có tổng số 340 vị trí nguy hiểm về ĐTNĐ, trong đó, điểm tiềm ẩn TNGT là 287 điểm; điểm đen TNGT là 53 điểm.

⁹¹ Hằng năm, các lực lượng chức năng đã tuần tra, kiểm tra, thanh tra, phát hiện hàng trăm nghìn trường hợp vi phạm, xử phạt hàng trăm tỷ đồng. Các lực lượng Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông, Cảng vụ Đường thủy nội địa, Bộ đội biên phòng, UBND các cấp và lực lượng liên ngành đã tổ chức hơn 540.202 đợt, cuộc kiểm tra, thanh tra và tuần tra, kiểm soát thường xuyên; đã kiểm tra, phát hiện hơn 345.340 trường hợp vi phạm và ra quyết định xử phạt vi phạm hành chính, thu nộp Kho bạc Nhà nước hơn 337 tỷ đồng. Từ ngày 01/01/2015 đến 31/12/2023, thông qua công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính đã phát hiện, lập biên bản xử lý 1.310.330 trường hợp vi phạm TTATGT đường thủy nội địa, chuyển Kho bạc Nhà nước thu hơn 1.077 tỷ đồng. Về TNGT đường thủy nội địa, toàn quốc xảy ra 680 vụ, làm chết 431 người, bị thương 86 người.

⁹² Theo Quyết định số 379/QĐ-TTg ngày 17/3/2021; Quyết định số 224/QĐ-TTg ngày 12/02/2015, Quyết định số 51/2015/QĐ-TTg ngày 14/10/2015; Quyết định số 418/QĐ-TTg ngày 16/4/2019

⁹³ Như: triển khai Bản Thỏa thuận hợp tác trong lĩnh vực hàng hải, cảng và vận tải thủy giữa Nhóm vận tải thủy Việt Nam và Vương quốc Hà Lan; ký kết Phụ lục bổ sung, sửa đổi Hiệp định vận tải thủy Việt Nam - Campuchia; hỗ trợ cho phía Lào xây dựng khung pháp lý, chính sách về giao thông thủy; triển khai thực hiện Hiệp định về tàu thuyền đi lại tại Khu vực tàu thuyền đi lại tự do ở cửa sông Bắc Luân Việt Nam - Trung Quốc và phối hợp với các quốc gia thành viên Ủy hội sông Mê Công quốc tế xây dựng và phê chuẩn bản Quy hoạch tổng thể giao thông thủy lưu vực sông Mê Công tại Phiên họp lần thứ 27 Hội đồng Ủy hội (cấp Bộ trưởng) vào ngày 26/11/2020.

Bên cạnh đó, các hoạt động hợp tác đa phương cũng được đẩy mạnh. Trong khuôn khổ hợp tác đa phương của Hiệp hội quốc tế các tổ chức giám sát kỹ thuật và đăng kiểm tàu thủy (TSCI), Việt Nam đã nhận được sự hỗ trợ rất tích cực của các tổ chức này trong thực hiện nghiên cứu khoa học và xây dựng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện thủy nội địa đảm bảo tính hiện đại theo thông lệ quốc tế và phù hợp với điều kiện thực tế của hoạt động đóng tàu, vận tải ĐTNĐ tại Việt Nam, xây dựng quy chuẩn chung tiên tiến về thiết kế, chế tạo và đăng kiểm phương tiện thủy nội địa của hiệp hội, đảm bảo các thành viên hiệp hội khi xây dựng quy chuẩn riêng của mình phải đưa ra các quy định không thấp hơn quy chuẩn chung của hiệp hội, đáp ứng sự tương đồng trong hệ thống quy chuẩn kỹ thuật của các thành viên.

2. Hạn chế, bất cập

Nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng ĐTNĐ còn thấp⁹⁴, chủ yếu huy động từ nguồn ngân sách nhà nước⁹⁵. Chính sách hỗ trợ hoạt động vận tải và dịch vụ vận tải đường thủy nội địa, chưa đạt được mục tiêu tăng thị phần vận tải ĐTNĐ trong toàn ngành⁹⁶. Hoạt động đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác cảng, bến thủy nội địa hiện nay được thu hút vốn đầu tư xã hội hoá, quy mô đầu tư chủ yếu phục vụ hoạt động sản xuất, kinh doanh của chính tổ chức, cá nhân, mang tính nhỏ, lẻ, tự phát, thiếu sự liên kết, đồng bộ.

Việc triển khai thực hiện quy hoạch theo Luật Quy hoạch năm 2017 còn gặp nhiều khó khăn do chưa có quy hoạch kỹ thuật chuyên ngành⁹⁷. Một số quy định của Luật GTĐTNĐ về kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, về quản lý phương tiện, về thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa, về quy tắc giao thông và tín hiệu giao thông đường thủy nội địa, về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước đường thủy nội địa còn bất cập, không còn phù hợp

3. Nguyên nhân, trách nhiệm

- Ngành giao thông đường thủy nội địa là ngành đặc thù, môi trường làm việc khắc nghiệt, vất vả, thu nhập thấp hơn so với các ngành nghề khác, dẫn đến sự suy giảm mạnh, thiếu hụt về nguồn nhân lực.

⁹⁴ Chỉ chiếm 2,8% tổng nguồn vốn ngân sách nhà nước đầu tư trong ngành GTVT và chỉ đáp ứng 68% nhu cầu thực tế cho công tác bảo trì ĐTNĐ hằng năm

⁹⁵ Hiện nay, các nút thắt, điểm nghẽn về tỉnh không các cầu trên các hành lang vận tải thủy chính (Quảng Ninh - Hải Phòng - Hà Nội, Hải Phòng- Ninh Bình, Hồ Chí Minh - Cà Mau, vận tải thủy kết nối Campuchia) đã tồn tại nhiều năm nhưng chưa được giải quyết.

⁹⁶ Chưa hỗ trợ miễn, giảm một số loại thuế, phí, lệ phí (thuế sử dụng đất, sử dụng mặt nước...) để giảm cước phí vận tải, từ đó tạo lợi thế cạnh tranh rõ rệt của vận tải ĐTNĐ với vận tải đường bộ và loại hình khác. Hiện nay 70% hàng hóa thông qua cảng biển là hàng container. Đối với lĩnh vực ĐTNĐ chưa có chính sách khuyến khích hàng hóa container được vận chuyển bằng ĐTNĐ nên sản lượng container được vận chuyển bằng ĐTNĐ còn hạn chế, nhất là khu vực phía Bắc (chỉ chiếm khoảng 1,8%); chưa có chính sách khuyến khích chủ cảng thủy nội địa đầu tư thiết bị làm hàng chuyên dùng, hàng container để nâng cao hiệu quả khai thác cảng thủy nội địa hình thành các cảng thủy nội địa đầu mối làm nơi tập kết hàng hóa để cung ứng cho các cảng biển.

⁹⁷ Theo Luật Quy hoạch năm 2017, lĩnh vực ĐTNĐ chỉ có quy hoạch ngành quốc gia, không có quy hoạch kỹ thuật chuyên ngành (không có quy hoạch vùng đất, vùng nước như quy hoạch cảng biển) nên có nhiều khó khăn, vướng mắc trong triển khai thực hiện quy hoạch. Các quy hoạch trong lĩnh vực ĐTNĐ thiếu tính dự báo, kết nối với chiến lược, quy hoạch của các ngành khác, của các địa phương dẫn đến thường xuyên phải bổ sung các cảng thủy nội địa, luồng tuyến do các địa phương, các ngành đề xuất.

- Một số quy định tại các VBQPPL trong lĩnh vực GTĐTND chưa theo kịp sự phát triển nhanh, mạnh của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý hoạt động GTVT đường thủy nội địa.

- Công tác quản lý nhà nước về giao thông ĐTNĐ còn chưa chủ động để đáp ứng được yêu cầu quản lý, chưa tận dụng được hết tiềm năng để phát triển; nguồn lực đầu tư cho công tác quản lý nhà nước về giao thông ĐTNĐ còn thiếu, chưa đồng đều về chất lượng giữa bối cảnh tăng trưởng vận tải ĐTNĐ ở mức cao và hạ tầng ngành giao thông ĐTNĐ chưa đáp ứng nhu cầu phát triển.

- Công tác quy hoạch của nhiều địa phương chưa thật sự chú trọng đến lĩnh vực đường thủy, nhất là quy hoạch khu dân cư, hệ thống, cảng, bến thủy nội địa để bóc xếp hàng hóa, hành khách, kết nối các loại hình giao thông đường bộ, đường sắt, dẫn tới chưa phát huy tốt vai trò vận tải thủy nội địa.

- Ý thức chấp hành pháp luật giao thông ĐTNĐ của bộ phận không nhỏ người dân, doanh nghiệp trong hoạt động đầu tư, khai thác, vận tải ĐTNĐ còn hạn chế.

D. Đánh giá kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về an toàn hàng không dân dụng (từ ngày 01/01/2016 đến ngày 31/12/2023)

1. Ưu điểm

1.1. Kết quả thực hiện an toàn hàng không dân dụng (HKDD) giai đoạn từ năm 2016 đến hết năm 2023

Hiện nay, nước ta có 10 cảng hàng không (CHK) quốc tế trong đó có 05 CHK trọng điểm⁹⁸; 12 CHK nội địa có quy mô nhỏ hơn so với các sân bay quốc tế, chủ yếu phục vụ các nhu cầu di chuyển trong nước; sân bay Quốc tế Long Thành (Đồng Nai) đang trong quá trình xây dựng.

Nhìn chung, các CHK quốc tế và nội địa đã triển khai thực hiện nghiêm túc các Chỉ thị, Nghị quyết của Đảng, pháp luật của Nhà nước, các điều ước và tiêu chuẩn quốc tế có liên quan đến công tác bảo đảm an ninh, an toàn hàng không; kịp thời tham mưu cho Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP, UBND tỉnh, thành phố trong việc chỉ đạo công tác đảm bảo an ninh an toàn, đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động HKDD, bảo vệ tĩnh không khu vực lân cận CHK, sân bay; làm tốt công tác phối hợp với các cơ quan, đơn vị trong trao đổi thông tin, tình hình, xử lý vụ việc; công tác an ninh chính trị nội bộ đối với cán bộ - nhân viên có liên quan tới hoạt động của CHK, sân bay⁹⁹.

⁹⁸ Gồm: CHK quốc tế Nội Bài (Hà Nội), CHK quốc tế Đà Nẵng (Đà Nẵng), CHK quốc tế Tân Sơn Nhất (Hồ Chí Minh), CHK quốc tế Cam Ranh (Khánh Hoà) và CHK quốc tế Phú Quốc (Kiên Giang).

⁹⁹ Bộ GTVT đã chỉ đạo thực hiện quản lý đăng ký quốc tịch tàu bay, cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay đối với 367 tàu bay; cấp, giám sát Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay cho 06 hãng hàng không và 07 hãng hàng không kinh doanh hàng không chung; quản lý cấp phép cho nhân viên hàng không thuộc các hãng hàng không, cơ sở bảo dưỡng, cơ sở huấn luyện hàng không. Cục HKVN thực hiện vai trò điều tiết của nhà nước đối với sự chuyển dịch nguồn nhân lực hàng không để đảm bảo an toàn trọng hoạt động HKDD; chủ động đào tạo nguồn nhân lực giám sát viên an toàn hàng không trong các lĩnh vực, đặc biệt là nguồn nhân lực giám sát viên an toàn hàng không lĩnh vực tàu bay, khai thác tàu bay theo các đề án được Bộ GTVT phê duyệt hướng tới mục tiêu đến năm 2025 đạt 50% số lượng giám sát viên bay chuyên trách là công chức để đảm bảo năng lực giám sát an toàn bay theo tiêu chuẩn quốc tế, tạo điều kiện cho các hãng hàng không có thể tiếp cận không hạn chế tới các thị trường Bắc Mỹ, Châu Âu, nơi có các tiêu chuẩn cao về an toàn khai thác tàu bay.

Theo số liệu thống kê, giai đoạn 2016-2023, ghi nhận 02 tai nạn (trong đó 01 tai nạn không có thiệt hại về người) và 632 sự cố (trong đó có 09 sự cố nghiêm trọng mức B, 63 sự cố uy hiếp an toàn cao mức C, 560 sự cố uy hiếp an toàn mức D), **Phụ lục D-1**.

Công tác giám sát an toàn được Bộ GTVT chỉ đạo thực hiện đồng bộ, hiệu quả, phương pháp giám sát liên tục được đổi mới theo hướng dẫn của Tổ chức hàng không thế giới (ICAO) nhằm nâng cao chất lượng cũng như tối ưu nguồn lực giám sát của Nhà chức trách hàng không¹⁰⁰.

1.2. Kết quả ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật HKDD Việt Nam về an toàn HKDD

Thực hiện Luật HKDD Việt Nam năm 2006, sửa đổi, bổ sung năm 2014, Chính phủ, Bộ GTVT và các Bộ, ngành liên quan đã hoàn thiện xây dựng các văn bản quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành theo các nội dung được Luật giao (**Phụ lục D-2**).

Số văn bản hoặc nội dung chưa được ban hành gồm: 01 Nghị định quy định thể thức bay chặn, bắt buộc tàu bay hạ cánh tại CHK, sân bay, các biện pháp cưỡng chế khác đối với tàu bay (quy định tại khoản 2 Điều 94 Luật HKDD Việt Nam)¹⁰¹.

Nhìn chung, các VBQPPL hướng dẫn, triển khai thi hành Luật HKDD Việt Nam đáp ứng được yêu cầu về nội dung, hình thức, trình tự thủ tục và thẩm quyền ban hành; tạo cơ sở pháp lý cho công tác xây dựng, triển khai thực hiện chiến lược, quy hoạch phát triển HKDD, góp phần thúc đẩy sự phát triển lĩnh vực HKDD và công cuộc phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh của đất nước.

Tuy nhiên, từ năm 2016 đến nay, Tổ chức ICAO đã sửa đổi, bổ sung và cập nhật hệ thống quy định, tài liệu hướng dẫn và khuyến cáo thực hành, trong khi đó Luật HKDD Việt Nam và các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành chưa kịp thời bổ sung, cập nhật và chuyển hóa các quy định liên quan đến các nội dung: (i) Đội ngũ giám sát viên của Nhà chức trách hàng không; (ii) Thẩm quyền của Nhà chức trách hàng không được quyết định áp dụng các trường hợp miễn trừ; (iii) Cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay độc lập với Nhà chức trách hàng không; (iv) Nguyên tắc và các quy định nhằm thiết lập hệ thống an toàn hàng không.

1.3. Việc tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về an toàn hàng không dân dụng, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy chế, quy trình về an toàn hàng không dân dụng

¹⁰⁰ Cục HKVN với vai trò là Nhà chức trách hàng không đã không ngừng xây dựng, hoàn thiện và phát triển hệ thống giám sát an toàn hàng không theo tiêu chuẩn của ICAO. Năng lực đảm bảo an toàn của ngành HKVN liên tục được cải thiện và thể hiện thông qua chỉ số thực hiện hiệu quả (EI) từ kết quả chương trình thanh sát an toàn hàng không toàn cầu của ICAO (ICAO USOAP). Năm 2007, chỉ số chỉ đạt 40.68%, năm 2011 đạt 55.5%, năm 2016 đạt 65.56% và theo dự thảo báo cáo kết quả thanh sát của ICAO (được thực hiện trong tháng 5/2024) chỉ số thực hiện hiệu quả trung bình của Việt Nam hiện nay đạt 78.14%, đây là mức cao hơn so với mục tiêu của ICAO về Chương trình an toàn hàng không toàn cầu (75%). Ngày 15/02/2019, Cục HKVN chính thức đạt được Chứng nhận năng lực giám sát an toàn hàng không quốc gia mức 1 của Cục Hàng không Liên Bang Mỹ.

¹⁰¹ Điều 94: “2. Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định thể thức bay chặn, bắt buộc tàu bay hạ cánh tại cảng hàng không, sân bay, các biện pháp cưỡng chế khác đối với tàu bay”.

Chính phủ đã chỉ đạo Bộ GTVT bổ sung, cập nhật đầy đủ, kịp thời các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO cũng như phù hợp với thực tiễn khai thác của ngành hàng không Việt Nam, góp phần nâng cao năng lực quản lý an toàn và góp phần quan trọng cho sự phát triển của ngành HKDD Việt Nam, được Tổ chức HKDD quốc tế ICAO và các Nhà chức trách hàng không của các quốc gia hàng đầu trong lĩnh vực HKDD ghi nhận¹⁰².

1.4. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn hàng không dân dụng

Các cơ quan quản lý nhà nước về HKDD đã phối hợp với cơ quan thông tin đại chúng, cơ quan quản lý chuyên ngành triển khai có hiệu quả việc tuyên truyền, phổ biến các chính sách pháp luật về HKDD đến mọi đối tượng chịu tác động; thường xuyên cập nhật các VBQPPL mới ban hành trên cổng thông tin điện tử; thực hiện công bố các thủ tục hành chính mới; ban hành sổ tay hướng dẫn về nghiệp vụ an ninh hàng không, an toàn hàng không, bảo đảm hoạt động bay, quản lý và khai thác CHK, sân bay... để thuận lợi cho tổ chức, cá nhân trong việc tra cứu, tiếp cận thông tin một cách kịp thời.

Các CHK đã phối hợp với chính quyền địa phương tổ chức thực hiện tốt công tác tuyên truyền pháp luật về bảo đảm an ninh, an toàn HKDD, kết hợp với kế hoạch thực hiện phong trào toàn dân bảo vệ an ninh tổ quốc của tỉnh, thành phố; phối hợp với các cơ quan phát thanh, truyền hình trên địa bàn để phát sóng, thông tin quy định pháp luật về HKDD và nhiều hình thức tuyên truyền khác nhau giúp cung cấp thông tin, phổ biến đến hành khách, người đưa tiễn, ... các quy định, thông tin liên quan đến công tác đảm bảo an ninh, an toàn hàng không.

1.5. Đăng ký và khai thác tàu bay an toàn hàng không dân dụng; quản lý về hoạt động bay dân dụng trong lãnh thổ Việt Nam và ở vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý; tổ chức khai thác cảng hàng không, sân bay; quản lý tỉnh không tại sân bay an toàn hàng không dân dụng

- *Đội tàu bay và hoạt động khai thác, bảo dưỡng tàu bay:*

+ Giai đoạn 2016-2020: Ngành HKDD Việt Nam chứng kiến sự tăng trưởng vượt bậc của đội tàu bay với tỷ lệ tăng trưởng trung bình trên 12%/năm, với nhiều loại tàu bay mới được đưa vào khai thác, góp phần kết nối hiệu quả giữa Việt Nam với các nước Châu Âu, Úc, Mỹ, các nước Đông Bắc Á.

+ Giai đoạn 2020-2022: Mặc dù chịu ảnh hưởng nặng nề của đại dịch COVID-19, tuy nhiên đội tàu bay vẫn tiếp tục có sự tăng trưởng với tỷ lệ trên 8%/năm. Tuy nhiên từ 2023 đến nay, với việc một số hãng hàng không thực hiện việc tái cơ cấu để nâng cao hiệu quả trong hoạt động khai thác tàu bay, đội tàu bay đã có sự sụt giảm 14% so với năm 2022.

¹⁰² Bộ GTVT Đã ban hành Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 ban hành Bộ quy chế an toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016, Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 25/08/2017, Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11/12/2018, Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31/12/2020, Thông tư số 11/2022/TT-BGTVT ngày 29/06/2022, Thông tư số 09/2023/TT-BGTVT ngày 09/06/2023 về việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ quy chế an toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

+ Bên cạnh sự phát triển của đội tàu bay, ngành HKDD Việt Nam giai đoạn 2016-2023 cũng chào đón sự ra đời của 02 hãng hàng không thương mại và 04 hãng hàng không chung vì mục đích thương mại. Hoạt động khai thác được thực hiện an toàn, hiệu quả, các hãng hàng không không ngừng mở rộng mạng đường bay, tăng tần suất các chuyến bay kết nối giữa các địa phương để phục vụ tốt nhu cầu đi lại của nhân dân cũng như phát triển kinh tế, du lịch.

+ Công tác bảo dưỡng tàu bay thể hiện qua sự phát triển lớn mạnh về quy mô cũng như năng lực của các tổ chức bảo dưỡng hàng không. Các tổ chức bảo dưỡng mở rộng quy mô hoạt động, nâng cao năng lực để đưa năng lực bảo dưỡng đạt các tiêu chuẩn của Cục hàng không liên bang Mỹ (FAA) cũng như Nhà chức trách hàng không Châu Âu (EASA). Việc đạt các chứng chỉ bảo dưỡng của FAA cũng như EASA đã đưa tên tuổi của các tổ chức bảo dưỡng Việt Nam lên bản đồ bảo dưỡng hàng không thế giới, đánh dấu sự phát triển vượt bậc trong công tác tự chủ về các hoạt động bảo dưỡng tàu bay cũng như đủ năng lực để cung cấp dịch vụ bảo dưỡng cho các hãng hàng không nước ngoài.

- Công tác quản lý hoạt động bay HKDD ngày càng hoàn thiện hơn, trong đó:

+ Về khu vực cung cấp dịch vụ quản lý không lưu (ATS) gồm: 02 khu vực kiểm soát đường dài do Trung tâm kiểm soát đường dài Hà Nội và Hồ Chí Minh đảm nhiệm (ACC HAN, ACC HCM), trong đó ACC Hà Nội có 04 phân khu, ACC Hồ Chí Minh có 06 phân khu; 04 khu vực kiểm soát tiếp cận Nội Bài, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Cam Ranh, 22 khu vực kiểm soát tại sân bay tại 22 CHK¹⁰³. Áp dụng thành công các phương thức bay theo công nghệ dẫn đường tính năng mới (PBN), phương thức điều hành bay sử dụng kỹ thuật giám sát tự động nâng cao năng lực thông qua của vùng trời, sân bay, khắc phục hạn chế tình trạng tắc nghẽn và bay chờ tại các CHK quốc tế Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng, Cam Ranh.

+ Dây chuyền cung ứng dịch vụ không lưu, khí tượng, thông báo tin tức hàng không thống nhất trong toàn ngành đảm bảo duy trì và nâng cao chất lượng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay; tổ chức hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay về tầm phủ sóng, độ tin cậy, tính sẵn sàng, mức độ dự phòng và an toàn khai thác ở mức cao cho tất cả vùng trời sân bay, vùng FIR do Việt Nam quản lý, điều hành. Chủ động chuyển đổi thành công sang các hệ thống công nghệ thông tin, dẫn đường, giám sát (CNS) mới theo lộ trình của ICAO. Không để xảy ra tai nạn tàu bay, sự cố nghiêm trọng (loại B) trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay; khắc phục và nâng cao chỉ số đáp ứng an toàn của ICAO từ 38% lên trên 70%, đảm bảo chất lượng cao dịch vụ điều hành bay trên biển Đông;

¹⁰³ Trong vùng trời Việt Nam, hiện đang tổ chức 35 đường hàng không nội địa, 36 đường hàng không quốc tế; trên 300 phương thức bay theo công nghệ truyền thống (đi, đến, tiếp cận hạ cánh, bay chờ) kèm tiêu chuẩn khai thác thời tiết tối thiểu cho 22 sân bay; các phương thức bay trên đường bay. Tổ chức điều chỉnh lại khu vực trách nhiệm trong vùng thông báo bay (FIR) Hà Nội, Hồ Chí Minh đảm bảo cân bằng năng lực điều hành bay và an toàn ứng phó không lưu; thiết lập khu vực kiểm soát tiếp cận nâng cao năng lực điều hành bay và khu vực hoạt động hàng không chung đáp ứng nhu cầu của xã hội; thiết lập mạng đường bay RNAV5/RNAV2 trục Bắc - Nam (ở tập có mật độ bay cao thứ 2 thế giới) và các đường bay kết nối nâng cao năng lực thông qua, an toàn, thuận lợi cho hoạt động bay;

+ Duy trì, nâng cao chất lượng công tác phối hợp quản lý, điều hành bay với các cơ quan quân sự liên quan; tham gia tích cực trong việc theo dõi các mục tiêu lạ trên biển Đông, phối hợp xử lý các vấn đề liên quan đến an ninh vùng trời, bảo vệ biển đảo. Duy trì, tăng cường công tác phối hợp về quản lý hoạt động bay với ICAO khu vực và HKDD các nước liên quan; đã và đang đầu tư các trạm phát sóng VHF, trạm giám sát ADS-B, trạm thông tin vệ tinh VSAT trên các đảo Trường Sa Lớn, Song Tử Tây, Côn Sơn. Các trạm Radar, VHF đặt tại bán đảo Sơn Trà đã phủ sóng toàn bộ vùng trời quần đảo Hoàng Sa;

+ Củng cố, nâng cao năng lực của các cơ sở tìm kiếm cứu nạn HKDD về nhân lực, phương tiện, trang thiết bị, quy trình và đào tạo huấn luyện. Tổ chức ứng phó các sự cố kỹ thuật tàu bay tuyệt đối an toàn; tham gia có hiệu quả trong việc tìm kiếm, cứu nạn tàu bay bị gặp nạn; đảm bảo xây dựng kế hoạch và thực hiện hiệu quả, chất lượng các cuộc diễn tập khẩn nguy sân bay, tìm kiếm cứu nạn.

- Toàn bộ 22 CHK, sân bay đều được cấp chứng nhận khai thác CHK, sân bay theo quy định của ICAO và duy trì liên tục các điều kiện đảm bảo an toàn, khai thác theo đúng các tiêu chuẩn của ICAO. Đặc điểm chung của hệ thống CHK, sân bay của Việt Nam là hạ tầng của khu bay được sử dụng chung cho các hoạt động dân dụng và quân sự (đặc biệt là hệ thống đường cất hạ cánh, đường lăn)¹⁰⁴; các hoạt động tại CHK, sân bay luôn được hiệp đồng chặt chẽ giữa HKDD, quân sự để đảm bảo tốt nhiệm vụ huấn luyện, sẵn sàng chiến đấu bảo vệ Tổ quốc thông qua việc các CHK đã xây dựng, ký quy chế phối hợp hiệp đồng với các đơn vị quân đội đóng quân tại các CHK; quy chế phối hợp với lực lượng công an, quân đội tại địa phương; tổ chức diễn tập khẩn nguy sân bay, tìm kiếm cứu nạn nhằm phục vụ tốt hoạt động khai thác HKDD.

- Cục Hàng không Việt Nam (HKVN) đã phối hợp chặt chẽ với UBND tỉnh, thành phố và chính quyền địa phương trong công tác quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, bảo vệ mốc giới, trong việc điều chỉnh quy hoạch và xử lý các trường hợp vi phạm, tranh chấp¹⁰⁵; phối hợp quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam có liên quan đến an toàn HKDD; người khai thác CHK, sân bay cùng các đơn vị liên quan triển khai lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không theo quy định đối với các chướng ngại vật hàng không trong phạm vi trách nhiệm quản lý. Không để xảy ra các vụ việc công trình vi phạm các bề mặt giới hạn chướng ngại vật

¹⁰⁴ Một số sân bay có vị trí quân sự quan trọng như Nội Bài, Tân Sơn Nhất, Đà Nẵng, Thọ Xuân, Phù Cát, Cam Ranh. Hiện nay, tổng diện tích đất ước tính tại 21 CHK đang khai thác khoảng 11.150 ha, trong đó Cảng vụ hàng không quản lý khoảng 3.594 ha (chiếm 35%), còn lại do quân đội quản lý. Do đặc điểm lịch sử, hầu hết các CHK, SB (trừ CHKQT Phú Quốc, Vân Đồn) đều có nguồn gốc là sân bay quân sự. Đến nay Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Quốc phòng hoàn thành công tác phân định ranh giới đất HKDD và quân sự giai đoạn 1 cho 11 CHK, SB; hiện đang tiếp tục phối hợp để thống nhất phương án phân định ranh giới đất HKDD và quân sự giai đoạn 2 cho 10 CHK, SB.

¹⁰⁵ Tại Cảng HK Buôn Ma Thuột, UBND tỉnh Đắk Lắk giao Cảng vụ Hàng không miền Nam quản lý 260,1 ha đất, trong đó có khoảng 69,64 ha còn xảy ra tình trạng tranh chấp, chồng lấn (phần đất CHK đã cấp cho cán bộ, công nhân viên làm làm kinh tế vườn và nhà ở khoảng 4,4 ha, phần đất CHK ký hợp đồng liên kết trồng cà phê khoảng 65,24 ha). Cảng vụ Hàng không miền Nam đã phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương xử lý các vấn đề liên quan đến quản lý, sử dụng đất CHK theo ranh giới quy hoạch, thu hồi phần đất CHK sử dụng không đúng mục đích; các trường hợp xây dựng vi phạm ranh giới quy hoạch được phát hiện kịp thời, lập biên bản yêu cầu ngừng ngay việc thi công xây dựng và trả lại hiện trạng cho khu đất.

ảnh hưởng đến an toàn tại các CHK, sân bay và trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời; xây dựng chiều cao công trình và lắp đặt hệ thống cảnh báo hàng không sai quy định.

- Công tác phối hợp, hiệp đồng giữa HKDD, quân sự được các cơ quan, đơn vị của Bộ Quốc phòng, Bộ GTVT trao đổi, phối hợp chặt chẽ, hiệu quả; quy chế phối hợp, văn bản hiệp đồng bảo đảm an toàn bay được ký kết và định kỳ tổ chức hội nghị tổng kết, rút kinh nghiệm nhằm đưa ra các biện pháp quản lý điều hành an toàn, hiệu quả các hoạt động bay.

- Bộ Quốc phòng đã tổ chức hệ thống sở chỉ huy trong toàn quân, duy trì trực 24/24h, tiếp nhận tất cả các thông tin; đặc biệt các nguồn thông tin liên quan tới an ninh, an toàn hàng không đều được phân tích, đánh giá, kết luận, chỉ đạo tổ chức thực hiện nghiêm túc, chặt chẽ và thông báo kịp thời cho các Bộ, ngành, địa phương có liên quan cùng phối hợp giải quyết; lực lượng Quân đội triển khai nhiệm vụ sẵn sàng chiến đấu, chống khủng bố, bảo đảm an ninh hàng không đúng quy định, thực hiện nghiêm “4 biết” trong quản lý vùng trời. Triển khai các biện pháp tăng cường quản lý các phương tiện bay không người lái đồng bộ ở các cấp; tích cực phối hợp, trao đổi với Trung tâm khẩn nguy hàng không, chính quyền địa phương trên địa bàn đóng quân tuyên truyền, vận động và kịp thời phát hiện, thông báo, phối hợp xử lý các trường hợp chiếu laze, đèn công suất lớn... gần khu vực sân bay; thường xuyên cùng với CHK củng cố hệ thống thông tin, ánh sáng, tín hiệu đường lăn, sân đỗ bảo đảm thuận tiện trong quá trình chỉ huy, điều hành, tổ chức các hoạt động của HKDD.

- Trong những năm qua, lực lượng quân đội và HKDD đã phối hợp chặt chẽ quản lý vùng trời, phát hiện và xử lý kịp thời nhiều chuyến bay nội địa và quốc tế vi phạm quy chế bay; tăng cường mở ra đa quản lý chặt chẽ các chuyến bay ảnh hưởng tới quốc phòng, an ninh trên khu vực Biển Đông, các chuyến bay ở khu vực nhạy cảm. Bộ Quốc phòng đã chỉ đạo cơ quan chức năng phối hợp chặt chẽ với Cục Lãnh sự/Bộ Ngoại giao, Cục Hàng không/Bộ GTVT, các cơ quan chức năng của Bộ Công an thực hiện tốt nhiệm vụ quản lý, bảo vệ và khai thác vùng trời; cấp phép cho hàng nghìn chuyến bay các loại theo đúng quy định¹⁰⁶.

- Bộ Quốc phòng thực hiện tốt chức năng là cơ quan chủ trì, quản lý và bảo vệ vùng trời quốc gia; quản lý chặt chẽ các hoạt động của tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ; phối hợp chặt chẽ với địa phương và lực lượng Công an phát hiện ngăn chặn và xử lý kịp thời các hành vi vi phạm trong khai thác, sử dụng tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ. Triển khai thực hiện Quyết định số 18/QĐ-TTg ngày 10/6/2020 của Thủ tướng Chính phủ về thiết lập khu vực cấm bay, hạn chế bay đối với tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ.

¹⁰⁶ Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04/01/2015 của Chính phủ về quản lý hoạt động bay và Nghị định số 36/2008/NĐ-CP ngày 28/3/2008 của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ; quản lý chặt chẽ vành đai an ninh, an toàn CHK, sân bay; thực hiện nghiêm Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 của Chính phủ về quy định quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các công trình, trận địa bảo vệ vùng trời Việt Nam trên phạm vi cả nước; đề xuất biện pháp tăng cường kiểm soát các vị trí có nguy cơ khủng bố sân bay và sử dụng tên lửa vắc vai tấn công khi tàu bay cất cánh, hạ cánh.

1.6. Quản lý cơ sở thiết kế, sản xuất, khai thác, sửa chữa, bảo dưỡng, xuất khẩu, nhập khẩu tàu bay và các trang bị, thiết bị, vật tư khác an toàn hàng không dân dụng; kiểm tra, giám sát hoạt động của các doanh nghiệp vận chuyển hàng không, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng không an toàn HKDD

Thực hiện quy định của Luật HKDD Việt Nam về lĩnh vực này, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 quy định về phê chuẩn, gia hạn Giấy chứng nhận và công tác giám sát cơ sở thiết kế, sản xuất, khai thác, sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay và các trang thiết bị tàu bay tại Việt Nam đã được cụ thể hoá tại Bộ Quy chế an toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Bộ Quy chế này¹⁰⁷.

1.7. Quản lý việc đào tạo của ngành hàng không dân dụng, giám định sức khỏe nhân viên hàng không; cấp, công nhận chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng

- Việc đào tạo của ngành HKDD, giám định sức khỏe nhân viên hàng không, cấp, công nhận chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận nhân viên hàng không theo qui định¹⁰⁸. Công tác huấn luyện nhân viên hàng không được thực hiện bởi các tổ chức huấn luyện trong và ngoài nước được Cục HKVN đánh giá, phê chuẩn theo đúng quy định và được giám sát định kỳ hằng năm thông qua các đợt đánh giá được lập kế hoạch cụ thể cho từng năm theo đúng tài liệu hướng dẫn do Cục trưởng Cục HKVN ký ban hành.

- Việc cấp, công nhận chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến hoạt động HKDD: Thực hiện theo quy định về cấp, gia

¹⁰⁷ Cục HKVN với vai trò là Nhà chức trách hàng không đã xây dựng đội ngũ giám sát viên an toàn và hệ thống tài liệu hướng dẫn cho giám sát viên an toàn (bao gồm sổ tay, quy trình, hệ thống phần mềm hỗ trợ) để đảm bảo công tác phê chuẩn, gia hạn Giấy chứng nhận và công tác giám sát cơ sở thiết kế, sản xuất, khai thác, sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay và các trang thiết bị tàu bay được thực hiện đáp ứng theo Tiêu chuẩn của ICAO. Giai đoạn 2016-2023, Cục HKVN đã thực hiện giám sát, phê chuẩn, gia hạn cho: 01 tổ chức thiết kế, 01 tổ chức chế tạo thiết bị tàu bay; phê chuẩn cấp mới cho 07 tổ chức bảo dưỡng tàu bay và thiết bị tàu bay; kiểm tra giám sát, gia hạn cho 16 tổ chức bảo dưỡng tàu bay (bao gồm 07 Tổ chức cấp mới); phê chuẩn cấp mới cho 06 tổ chức Người khai thác tàu bay (trong đó có 02 Người khai thác tàu bay vận tải hàng không thương mại và 04 Người khai thác hàng không chung vì mục đích thương mại) và kiểm tra giám sát, gia hạn cho 13 tổ chức Người khai thác tàu bay (bao gồm 06 tổ chức được cấp mới).

¹⁰⁸ Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ GTVT ban hành Bộ quy chế an toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31/03/2016; Thông tư số 21/2017/TT-BGTVT ngày 30/06/2017 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011; Thông tư số 56/2018/TT-BGTVT ngày 11 tháng 12 năm 2018 và Thông tư số 42/2020/TT-BGTVT ngày 31/12/2020 & Thông tư số 11/2022/TT-BGTVT ngày 29/06/2022 & Thông tư 09/2023/TT-BGTVT ngày 09/06/2023 sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ quy chế an toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

- Cục HKVN đang thực hiện cấp, công nhận giấy phép, giấy chứng nhận và quản lý 2630 giấy phép lái máy bay, 2111 giấy phép thợ kỹ thuật bảo dưỡng máy bay, 330 giấy phép nhân viên điều độ khai thác bay và gần 6000 thẻ thành viên tổ bay (CMC). Đối với giấy chứng nhận sức khỏe thì Cục HKVN ủy quyền cho các trung tâm Y tế hàng không đủ điều kiện thực hiện công tác giám định sức khỏe, bổ nhiệm các giám định viên y khoa và đánh giá viên đánh giá kết quả và cấp giấy chứng nhận sức khỏe cho nhân viên hàng không.

- Cục HKVN thực hiện cấp phép và quản lý công tác huấn luyện nhân viên hàng không cho 11 trung tâm huấn luyện trong nước và hơn 10 trung tâm huấn luyện tại nước ngoài dựa trên việc công nhận lại phê chuẩn của Cục Hàng không nước sở tại đang thực hiện huấn luyện cho nhân viên hàng không của các nhà khai thác và các công ty bảo dưỡng máy bay của Việt Nam, quản lý 02 cơ sở giám định sức khỏe cho nhân viên hàng không là Viện y học phòng không không quân và Trung tâm y tế hàng không. Công tác cấp phép cho nhân viên hàng không và phê chuẩn các cơ sở đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không, cơ sở giám định sức khỏe nhân viên hàng không được thực hiện theo đúng qui định của Luật hàng không Việt Nam, Quy chế HKVN & Tài liệu hướng dẫn thực hiện và qui định của ICAO.

hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay được ban hành tại Bộ quy chế an toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay. Đồng thời, Cục HKVN sử dụng các quy định phê chuẩn tàu bay của các quốc gia¹⁰⁹ để thực hiện việc cấp, công nhận, thừa nhận các Giấy chứng nhận liên quan đến đủ điều kiện bay của tàu bay¹¹⁰.

1.8. Quản lý việc bảo đảm an toàn cho hoạt động hàng không dân dụng; tổ chức và bảo đảm an toàn chuyến bay chuyên cơ, chuyến bay đặc biệt

Công tác tổ chức, bảo đảm an toàn chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang được quy định tại Nghị định số 96/2021/NĐ-CP ngày 02/11/2021 của Chính phủ và Thông tư số 25/2022/TT-BGTVT ngày 20/10/2022 của Bộ GTVT.

1.9. Xử lý vi phạm trong hoạt động hàng không dân dụng; tìm kiếm, cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn tàu bay

- Về xử lý vi phạm trong hoạt động HKDD: Trong giai đoạn 2009 đến hết năm 2023, ngành hàng không ban hành 2768 quyết định xử phạt vi phạm hành chính, với số tiền xử phạt là 28.701.075.000 đồng.

- Về công tác tìm kiếm, cứu nạn: Thường xuyên và định kỳ tham gia xây dựng và sửa đổi các văn bản qui phạm pháp luật, quy định về SAR; tiêu chuẩn cơ sở, tài liệu hướng dẫn nghiệp vụ SAR; kế hoạch, phương án SAR phù hợp với tiêu chuẩn và khuyến cáo của ICAO¹¹¹.

- Công tác khẩn nguy sân bay, đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp tại các CHK: Các CHK đã thành lập Ban chỉ huy khẩn nguy cứu nạn; thường xuyên rà soát, xây dựng và bổ sung hoàn thiện Kế hoạch khẩn nguy đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động HKDD; thực hiện các biện pháp đối phó, phòng chống lụt bão, phòng chống cháy nổ đảm bảo an toàn cho mọi hoạt động tại Cảng. Phối hợp kịp thời, đồng bộ giữa các lực lượng, đơn vị trong triển khai phương án cứu nạn, cứu hộ¹¹².

- Công tác phòng cháy, chữa cháy tại các CHK: Đã được chú trọng, tuân thủ theo đúng quy định của pháp luật về công tác PCCC, thường xuyên đầu tư

¹⁰⁹ Cục hàng không Mỹ, Nhà chức trách an toàn hàng không châu Âu, Bộ GTVT Canada, Nhà chức trách hàng không Brazil, Nhà chức trách hàng không Liên bang Nga.

¹¹⁰ Giai đoạn 2016-2023, Cục HKVN đã thực hiện cấp, công nhận chứng chỉ, giấy chứng nhận liên quan đến tàu bay như sau: Công nhận Giấy chứng nhận loại tàu bay cho 09 loại tàu bay và trực thăng; Cấp, gia hạn Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay cho 367 tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam; Cấp Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay Việt Nam cho 210 tàu bay; Cấp Giấy chứng nhận xoá đăng ký quốc tịch tàu bay cho 112 tàu bay.

¹¹¹ Trong giai đoạn 2009 đến hết năm 2023, hệ thống tìm kiếm cứu nạn HKDD (SAR) bước kiện toàn, bao gồm thiết lập hệ thống các cơ sở phối hợp tìm kiếm cứu nạn HKDD (cơ sở SAR), quản lý nhân viên SAR; thực hiện thủ tục ký văn bản phối hợp SAR với HKDD các nước kế cận như: Lào, Campuchia,...; thẩm định, thông qua văn bản phối hợp giữa cơ sở SAR với các cơ sở ANS khác, văn bản thỏa thuận hợp tác và các văn bản khác có liên quan về SAR; tham gia thiết lập, điều chỉnh khu vực trách nhiệm SAR, vùng SRR thuộc quyền quản lý của Việt Nam; chỉ đạo tổ chức diễn tập SAR; phối hợp, tham gia diễn tập SAR với HKDD các nước liên quan, ASEAN; đánh giá và làm thủ tục công bố năng lực SAR của HKDD Việt Nam với ICAO.

¹¹² Trung tâm khẩn nguy sân bay được bố trí và duy trì sử dụng hiệu quả hệ thống các phương tiện, trang thiết bị phục vụ hoạt động tìm kiếm, cứu nạn; tổ chức ứng trực 24/24 giờ; thường xuyên phối hợp, tăng cường công tác quan sát các khu vực giáp ranh, khu vực lân cận CHK nhằm kịp thời phát hiện các vật thể bay có nguy cơ gây uy hiếp an toàn hàng không, thông báo và phối hợp với các cơ quan, đơn vị liên quan kịp thời xử lý. Tăng cường giám sát khu bay, sân đỗ tàu bay có sử dụng công nghệ hiện đại để nhanh chóng phát hiện và ngăn chặn các vi phạm nhằm đảm bảo tuyệt đối an ninh an toàn hàng không, không để ảnh hưởng đến hoạt động bay.

trang thiết bị và huấn luyện nhân viên sẵn sàng ứng phó với các tình huống xảy ra; phối hợp chặt chẽ với các lực lượng, tổ chức ký kết quy chế phối hợp với Công an tỉnh, thành phố về “Bảo đảm an ninh trật tự, an ninh an toàn hàng không, phòng cháy chữa cháy, cứu nạn cứu hộ”; tổ chức tuần tra, canh gác, đảm bảo an ninh, trật tự, an toàn và thực hiện nghiêm các quy định về phòng, cháy, chữa cháy, chú trọng đầu tư, bổ sung trang thiết bị PCCC.

- *Công tác bảo đảm duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về giao thông:* Các CHK đã phối hợp tốt với các cơ quan, đơn vị liên quan trong việc phân luồng giao thông, thiết lập các biển báo, biển chỉ dẫn và xác định khu vực hoạt động của các đơn vị kinh doanh vận tải; duy trì TTATGT 24/24 giờ; xử lý các hành vi vi phạm TTATGT xảy ra trong khu vực; tăng cường công tác bảo đảm, TTATGT trên tuyến đường đến CHK, đặc biệt trong các dịp nghỉ lễ, tết hằng năm; tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý các vi phạm về TTATGT đường bộ, dừng đỗ xe không đúng quy định.

- *Về công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay:* Các sự cố mức B, C đã được cơ quan chuyên môn khẩn trương điều tra làm rõ nguyên nhân trực tiếp, gián tiếp và các yếu tố ảnh hưởng nhằm đưa ra các biện pháp khắc phục, phòng ngừa. Hệ thống giải mã thiết bị ghi tham số bay, ghi âm buồng lái được triển khai hiệu quả giúp nhanh chóng xác định nguyên nhân sự cố¹¹³.

1.10. Thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; hợp tác quốc tế về an toàn hàng không dân dụng

- *Về thực hiện các Điều ước quốc tế, Thỏa thuận quốc tế:* Việt Nam đã tham gia ký kết các điều ước và thỏa thuận quốc tế về HKDD trong lĩnh vực an toàn tàu bay và khai thác tàu bay, điều tra tai nạn và sự cố tàu bay, vận chuyển hàng không song phương và đa phương....¹¹⁴.

- *Về hợp tác quốc tế trong lĩnh vực an toàn hàng không:* Đã được chú trọng trong thời gian qua nhằm đảm bảo ngành HKDD Việt Nam tuân thủ, đáp ứng hệ thống tiêu chuẩn quốc tế, các khuyến cáo cũng như tận dụng được các kinh nghiệm an toàn hàng không trên thế giới¹¹⁵. Hệ thống giám sát an toàn quốc gia

¹¹³ Giai đoạn 2017-2023, đã tổ chức điều tra tra đối với: 01 tai nạn (trong hoạt động huấn luyện phi công cơ bản, không có thiệt hại về người), 09 sự cố nghiêm trọng mức B, 20 sự cố uy hiếp an toàn cao mức C, 06 sự cố mức D) và tham gia công tác điều tra 01 tai nạn trong hoạt động hàng không chung.

¹¹⁴ Các Điều ước quốc tế về HKDD đã được Việt Nam ký kết gồm: (1). Công ước Chi-ca-gô về HKDD quốc tế năm 1944, với các Phụ lục của công ước trong lĩnh vực an toàn (tàu bay và khai thác tàu bay) (2). Bản ghi nhớ về Hợp tác điều tra, tai nạn và sự cố tàu bay trong ASEAN năm 2008; (3). Hiệp định vận chuyển hàng không song phương, trong đó có Điều khoản qui định về phối hợp bảo đảm an toàn hàng không khi các hãng hàng không khai thác các chuyến bay tới lãnh thổ của nhau. Các thỏa thuận quốc tế đã được ký kết gồm: (1). Thỏa thuận hợp tác với Cơ quan Điều tra và Phân tích An toàn HKDD Pháp (BEA) về cung cấp hệ thống phân tích dữ liệu bay cho Vietnam Airlines năm 2008. (2). Biên bản ghi nhớ hợp tác trong lĩnh vực đào tạo phi công với Cục Chính sách An toàn Hàng không. Cục Hàng không thuộc Bộ MOLIT và Tổng công ty Cảng hàng không Quốc (KAC). (3). Thỏa thuận hợp tác kỹ thuật Cục HKVN và Tổng Cục HKDD Pháp, đã ký 03 Phụ lục, theo nội dung của các Phụ lục, phía Pháp sẽ trợ giúp nâng cao năng lực giám sát an toàn hàng không và nâng cao năng lực tự đào tạo giám sát viên khai thác bay cho Cục HKVN.

¹¹⁵ Các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO về cơ bản đã được nội luật hóa trong hệ thống VBQPPL Việt Nam bao gồm Luật, các Nghị định, Bộ quy chế về an toàn hàng không; hệ thống các tài liệu hướng dẫn dành cho giám sát viên an toàn được xây dựng phù hợp với chuẩn mực và thông lệ quốc tế. Năm 2017, Việt Nam đã được trao Chứng nhận của Chủ tịch Hội đồng ICAO ghi nhận các tiến bộ và kết quả vượt bậc về năng lực giám sát an toàn trong

đã được cải thiện đáng kể, đặc biệt đã xây dựng được Bộ quy chế An toàn hàng không, các tài liệu hướng dẫn, các sổ tay hướng dẫn cơ bản phù hợp với quy định quốc tế; năng lực của giám sát viên an toàn và năng lực giám sát HKDD quốc gia cũng được tăng lên và phát huy hiệu quả¹¹⁶.

2. Hạn chế, bất cập

2.1. Về nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không dân dụng

- *Cảng vụ hàng không*: Hiện nay, Cảng vụ hàng không đang thực hiện vai trò quản lý nhà nước tại CHK, sân bay trong việc kiểm tra, giám sát các hoạt động tại CHK sân bay. Để đảm bảo vai trò của cơ quan quản lý nhà nước tại CHK, sân bay, cần nghiên cứu, đề bổ sung một số cơ chế để nâng cao năng lực, vai trò của Cảng vụ hàng không.

- *Đội ngũ giám sát viên*:

+ Theo quy định của quốc tế, bộ máy của Nhà chức trách hàng không đòi hỏi phải đảm bảo để thực hiện tốt nhiệm vụ giám sát an toàn hàng không. Chức năng này được thực hiện bởi đội ngũ nhân viên có trình độ theo tiêu chuẩn quy định tại tài liệu (Doc) 9734 (Part A) của ICAO. Tuy nhiên, Luật HKDD Việt Nam chưa làm rõ địa vị pháp lý của “giám sát viên”, chưa phân định được vai trò “giám sát viên” trong việc thực hiện chức năng của cơ quan quản lý Nhà nước bao gồm cả nhiệm vụ thanh tra, kiểm tra, giám sát. Vì vậy, vấn đề giám sát viên trong Luật HKDD Việt Nam cần phải được nghiên cứu để khắc phục các tồn tại hiện nay, đảm bảo tuân thủ đúng quy định của quốc tế.

+ Ngoài ra số lượng giám sát viên an toàn của Cục HKVN hiện nay cũng đang trong tình trạng thiếu về số lượng và chất lượng không đồng đều so với yêu cầu của ICAO, Cục Hàng không Mỹ để duy trì cộng tác giám sát an toàn đáp ứng quy mô và tốc độ phát triển của Ngành HKDD Việt Nam. Đồng thời việc bổ sung đội ngũ giám sát viên an toàn còn hạn chế do thiếu cơ chế thu hút nhân sự chất lượng cao; chưa có cơ chế để các giám sát viên bay là công chức của Cục HKVN thực hiện bay tích lũy kinh nghiệm để duy trì hiệu lực giấy phép, năng định đáp ứng tiêu chuẩn của Việt Nam cũng như ICAO.

- *Thẩm quyền quy định về các trường hợp ngoại lệ, miễn trừ*: Cho phép Nhà chức trách hàng không xử lý các tình huống trong hoạt động HKDD không đáp ứng được các quy định hiện hành mà không làm gián đoạn hoạt động và lợi ích chung của cộng đồng nhưng vẫn đảm bảo nguyên tắc an toàn dựa trên các giải pháp xử lý tình huống được chấp nhận sau quy trình đánh giá rủi ro. Hiện

đợt thanh tra an toàn hàng không toàn cầu của ICAO vào năm 2016. Ngoài ra còn tăng cường hợp tác quốc tế với các tổ chức quốc tế, các nhà chức trách hàng không, nhà sản xuất tàu bay, các học viện hàng không của nhiều nước tiên tiến trên thế giới nhằm nâng cao năng lực giám sát an toàn; điều tra tai nạn sự cố tàu bay; đào tạo nâng cao năng lực giám sát viên an toàn hàng không như: Hoa Kỳ, Pháp, Úc, Xing-ga-po, Hàn Quốc, Trung Quốc; các Tập đoàn sản xuất tàu bay Boeing và Airbus; Công ty sản xuất động cơ Roll Royce.

¹¹⁶ Với kết quả này, ngày 15/02/2019, Cục HKVN đã được Cục Hàng không Liên bang Mỹ (FAA) trao chứng nhận mức 1 (CAT 1) về năng lực giám sát an toàn hàng không. Đây là một tiêu chí rất cao của Mỹ về việc tuân thủ các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO và là một điều kiện tiên quyết để các hãng HKVN có thể khai thác tới thị trường Mỹ cũng như có các hoạt động hợp tác thương mại với các hãng hàng không Mỹ.

nay, để đảm bảo các yêu cầu cấp thiết về an toàn tàu bay, một số văn bản dưới luật cũng đã giao thẩm quyền xử lý các trường hợp ngoại lệ. Tuy nhiên, thẩm quyền này cần được ghi nhận trong luật để đảm bảo cơ sở pháp lý cho việc triển khai thực hiện một cách hiệu quả, đảm bảo lợi ích của cộng đồng.

2.2. An toàn hàng không

- *Nguyên tắc về quản lý an toàn hàng không*: Theo yêu cầu của Annex 19 - Công ước Chicago về cải thiện năng lực quản lý an toàn thì cần thiết cấu trúc lại các quy định về an toàn dựa trên các nguyên tắc hiện có để đảm bảo Annex 19 được thực hiện hiệu quả hơn, gồm: (i) Nâng cao các quy định về Chương trình an toàn quốc gia lĩnh vực HKDD (SSP) trong đó tích hợp 08 yếu tố trọng yếu (CEs) của Hệ thống giám sát an toàn quốc gia¹¹⁷; (ii) Nâng cao các quy định về hệ thống quản lý an toàn (SMS) để đảm bảo hiệu quả triển khai, bao gồm việc mở rộng áp dụng SMS đối với các tổ chức thiết kế, chế tạo động cơ; (iii) Nâng cao các quy định đối với việc bảo vệ dữ liệu an toàn, thông tin an toàn và các nguồn dữ liệu, thông tin liên quan. Hiện nay các nội dung này mới được điều chỉnh ở văn bản dưới luật và các hướng dẫn thực hiện của Nhà chức trách hàng không do vậy đều chưa đảm bảo triển khai đầy đủ quy định của Công ước Chicago, chưa đảm bảo quy mô của hệ thống an toàn quốc gia.

- *An toàn khai thác tàu bay*:

Theo quy định tại khoản 1 Điều 13 Luật HKDD Việt Nam khái niệm tàu bay được chia làm 02 nhóm bao gồm, nhóm 1: máy bay, trực thăng; nhóm 2: tàu lượn, khí cầu, các thiết bị bay khác (tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ). Theo đó, các loại tàu bay theo khái niệm này đều phải được đăng ký quốc tịch¹¹⁸ nhưng thực tiễn quản lý việc đăng ký quốc tịch chỉ áp dụng cho tàu bay là máy bay và trực thăng liên quan đến kinh doanh vận tải hàng không, hoạt động hàng không chung, không điều chỉnh đến các phương tiện bay khác.

Tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ đã được quy định tại Nghị định số 36/2008/NĐ-CP, Nghị định số 79/2011/NĐ-CP của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ điều chỉnh việc cấp phép bay, điều hành bay do Bộ Quốc phòng thực hiện. Năm 2014, đối tượng này đã được bổ sung vào Luật HKDD Việt Nam và khoản 2 Điều 21 của Luật đã giao thẩm quyền cho Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định tiêu chuẩn đủ điều kiện bay của loại hình tàu bay này¹¹⁹. Hiện nay, dự án Luật Phòng không nhân

¹¹⁷ (i) Luật pháp và quy định cơ bản về hàng không; (ii) Quy định khai thác cụ thể; (iii) Hệ thống an toàn và chức năng; (iv) Nhân viên kỹ thuật đủ tiêu chuẩn; (v) Công cụ hướng dẫn kỹ thuật và cung cấp thông tin an toàn trọng yếu; (vi) Cấp phép, chứng chỉ, ủy quyền và trách nhiệm phê chuẩn; (vi) Trách nhiệm giám sát; (vi) Giải quyết các vấn đề an toàn.

¹¹⁸ Khoản 1 Điều 17 Luật HKDD Việt Nam quy định tàu bay chỉ được khai thác trong vùng trời Việt Nam phải có giấy chứng nhận đủ điều kiện bay còn hiệu lực do Bộ GTVT cấp hoặc công nhận. Tuy nhiên, hệ thống quản lý về đăng ký quốc tịch, đăng ký các quyền đối với tàu bay hiện hành được điều chỉnh bởi Nghị định số 68/2015/NĐ-CP và các Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 68/2015/NĐ-CP của Chính phủ về đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay.

¹¹⁹ Cùng với sự phát triển của khoa học và công nghệ, những năm gần đây loại hình phương tiện này phát triển rất nhanh chóng, đa dạng. Bên cạnh các lợi ích mang lại, loại hình phương tiện này cũng tiềm ẩn nhiều nguy cơ ảnh hưởng đến an ninh, trật tự an toàn xã hội, an toàn hàng không. Do đó, ngày 15/01/2020, Thủ tướng

dân đang được các cơ quan của Quốc hội tiếp thu ý kiến đại biểu Quốc hội tại Kỳ họp thứ 7 và dự kiến trình Quốc hội thông qua tại Kỳ họp thứ 8 (tháng 11/2024). Trong dự án này đã có quy định 01 chương riêng về tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ, 01 chương quản lý nhà nước về tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ và quy định chuyển toàn bộ nội dung tàu bay không người lái và phương tiện bay siêu nhẹ ra khỏi phạm vi điều chỉnh của Luật HKDD Việt Nam để tránh trùng lặp và đảm bảo tính thống nhất trong hệ thống pháp luật.

- Hoạt động bay:

+ *Quản lý hoạt động bay:* Theo quy định của điểm e khoản 1 Điều 12 Luật HKDD Việt Nam các hành vi bị nghiêm cấm trong quản lý hoạt động bay gồm: làm hư hỏng hệ thống tín hiệu, trang thiết bị, đài, trạm thông tin, điều hành bay, các trang bị, thiết bị khác tại CHK, sân bay hoặc điều khiển, đưa các phương tiện mặt đất không đáp ứng điều kiện kỹ thuật vào khai thác tại khu bay. Tuy nhiên, chưa có quy định về các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động HKDD đối với hệ thống, thiết bị phục vụ điều hành bay nằm ngoài CHK, sân bay làm cơ sở cho các cơ quan có thẩm quyền xác định chế tài xử lý các hành vi vi phạm ảnh hưởng đến hoạt động bay.

+ *Việc quản lý chướng ngại vật:* Theo quy định tại Điều 92 Luật HKDD Việt Nam, khi cấp phép xây dựng công trình tại các khu vực quy định tại khoản 2 Điều này, cơ quan có thẩm quyền cấp phép xây dựng phải tuân thủ quy định liên quan về độ cao công trình xây dựng liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không. Luật chưa quy định trách nhiệm của chính quyền địa phương trong việc quản lý chướng ngại vật với công tác cấp phép xây dựng ở các khu vực lân cận CHK, sân bay, vì vậy thực tế triển khai thực hiện công tác quản lý chướng ngại vật, nhất là khâu công bố và phối hợp về độ cao công trình xây dựng khi quy hoạch, cấp phép xây dựng rất khó khăn.

+ *Quản lý luồng không lưu (ATFM):* ATFM được thiết lập góp phần đảm bảo luồng không lưu an toàn, điều hòa, hiệu quả bằng cách tối ưu hóa năng lực hiện có. Hoạt động ATFM được ICAO và một số tổ chức hàng không khác định nghĩa là một thành phần của hoạt động quản lý không lưu. Hoạt động ATFM tại Việt Nam đóng vai trò là hoạt động quản lý, phân phối, điều tiết mật độ, lưu lượng hoạt động bay tại Việt Nam, cả các chuyến bay quốc tế có hoạt động đi, đến sân bay, bay qua vùng trời do Việt Nam quản lý nhằm đảm bảo an toàn, thông suốt, nâng cao hiệu quả khai thác các luồng không lưu không vượt quá năng lực tiếp thu của hệ thống vùng trời, sân bay. Hiện nay, nội dung về ATFM đã được đề cập tại Nghị định số 125/2015/NĐ-CP ngày 04/12/2015 của Chính phủ quy định chi tiết về bảo đảm hoạt động bay nhưng chưa được quy định trong Luật HKDD Việt Nam, do vậy để đảm bảo thực hiện chặt chẽ về pháp lý, loại hình này cần thiết

phải được bổ sung vào luật để tạo cơ sở pháp lý cho công tác quản lý luồng không lưu, góp phần hỗ trợ hiệu quả hoạt động vận tải hàng không.

- *Quản lý phương tiện trong CHK, sân bay:* Việc quản lý và cấp phép phương tiện hoạt động tại khu vực hạn chế CHK, sân bay là cần thiết để đảm bảo an toàn khai thác CHK, sân bay. Tuy nhiên, quy định về kiểm định phương tiện, quy định về quản lý hệ thống tài liệu kỹ thuật, bảo trì, bảo dưỡng ... đang được quy định tại các VBQPPL dưới luật. Vì vậy, cần nghiên cứu để đưa quy định về quản lý phương tiện hoạt động thường xuyên tại khu vực hạn chế CHK, sân bay vào Luật HKDD Việt Nam để tạo cơ sở pháp lý trong việc quản lý và cấp phép hoạt động cho các phương tiện hoạt động tại CHK, sân bay.

- *Quản lý nhân viên hàng không:*

Khoản 2 Điều 68 Luật HKDD Việt Nam quy định nhân viên hàng không phải được giao kết hợp đồng bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động. Tuy nhiên, các quy định của Bộ luật Lao động hiện hành đã cho phép người sử dụng lao động có thể sử dụng lao động thông qua các hình thức khác như tổ chức dịch vụ việc làm hoặc thông qua doanh nghiệp hoạt động cho thuê lại lao động. Do đó, việc quy định nhân viên hàng không phải được giao kết hợp đồng bằng văn bản với tổ chức sử dụng lao động trong Luật HKDD Việt Nam là không còn phù hợp, giám sự chủ động của doanh nghiệp trong việc tổ chức lực lượng lao động nhất là trong việc tìm kiếm và sử dụng lao động đặc thù (phi công) sau các ảnh hưởng của đại dịch Covid - 19. Điều này sẽ làm ảnh hưởng đến công tác an toàn bay trong hoạt động HKDD.

Nhân viên hàng không là đối tượng có ảnh hưởng trực tiếp đến dây chuyền bảo đảm an ninh, an toàn HKDD. Do đó, khoản 1 Điều 68, Điều 69 Luật HKDD Việt Nam quy định nhân viên hàng không phải có giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp còn hiệu lực khi thực thi công việc. Tuy nhiên, thực tiễn triển khai thi hành luật cho thấy một số bất cập sau:

+ Đối với chứng chỉ chuyên môn của nhân viên hàng không thì cơ chế nhà nước tham gia thông qua việc cấp chứng chỉ chuyên môn là không cần thiết do đây là tài liệu thể hiện việc nhân viên hàng không có đủ chuyên môn, nghiệp vụ gắn với vị trí công việc do người sử dụng lao động đánh giá, bố trí thực hiện nhiệm vụ.

+ Bên cạnh đó, trong quá trình hoạt động sản xuất, kinh doanh, cung ứng dịch vụ, người sử dụng lao động tự mình hoặc thông qua cơ chế trung gian chủ động kiểm soát, duy trì chất lượng của người lao động. Vì vậy, việc lý nhà nước trực tiếp tham gia cấp chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không cần phải được xem xét để trao quyền chủ động, tự chịu trách nhiệm cho doanh nghiệp.

- *Điều tra sự cố, tai nạn tàu bay:* Hệ thống VBQPPL chưa thiết lập quy định về việc thành lập và duy trì Cơ quan điều tra độc lập với Nhà chức trách hàng không vì vậy cần nghiên cứu, bổ sung vào Luật HKDD Việt Nam và hệ thống văn bản dưới Luật nhằm đảm bảo phù hợp với ICAO và các điều ước quốc

tế mà Việt Nam là thành viên¹²⁰.

2.3. Một số hạn chế, bất cập khác

- Tần suất hoạt động bay, sản lượng hành khách và hàng hóa tăng cao qua hằng năm, tiềm ẩn nhiều yếu tố ảnh hưởng đến đảm bảo an ninh, an toàn hoạt động bay như các công trình CHK sẽ nhanh chóng đạt công suất thiết kế dẫn đến quá tải về cơ sở hạ tầng; CHK Tân Sơn Nhất, CHK Nội Bài hoạt động vượt quá công suất thiết kế...; tình trạng đường băng xuống cấp do xây dựng quá lâu, hoạt động quá tải (CHK Cam Ranh); tình trạng chậm chuyển vẫn còn diễn ra phổ biến.

- Những nguy cơ mới xuất hiện, thuộc trách nhiệm của nhiều cơ quan, đơn vị (như nguy cơ sử dụng tàu bay không người lái, vật thể bay siêu nhẹ để tấn công, khủng bố tàu bay, công trình CHK, sân bay, việc sử dụng đèn chiếu tia laze uy hiếp an toàn hoạt động bay HKDD;...) công tác chỉ đạo, giải quyết, triển khai các biện pháp phối hợp ứng phó còn gặp rất nhiều khó khăn.

- Nhận thức của hành khách trong việc chấp hành quy định về đảm bảo an ninh an ninh, an toàn; việc sử dụng giấy tờ tùy thân giả mạo để đi tàu bay của hành khách vẫn còn xảy ra; tình trạng hành khách mang vũ khí, công cụ hỗ trợ, vật cấm trong hành lý, khi đi tàu bay bị phát hiện, thu giữ; các loại vi phạm này ngày càng có chiều hướng gia tăng, tiềm ẩn nguy cơ gây mất an ninh, an toàn hàng không.

- Tình trạng người dân xâm nhập trồng tía hoa màu, chăn thả gia súc trên đất được quy hoạch CHK, nhất là khu vực đất của CHK sân bay phía ngoài hàng rào an ninh khu bay; thói quen đốt rác, rom rạ trong mỗi mùa thu hoạch, gây khó khăn cho CHK và các cơ quan chức năng địa phương trong công tác đảm bảo đảm trật tự an toàn hàng không.

- Công tác kiểm soát hoạt động xâm nhập vào khu vực hạ cất cánh của tàu bay còn khó khăn, chưa triệt để, do đường tuần tra an ninh chưa được khép kín, dẫn đến việc khó khăn trong quá trình tuần tra, kiểm soát khu bay; hệ thống chiếu sáng hàng rào an ninh, hệ thống camera hàng rào an ninh, hệ thống chống cảnh báo xâm nhập chưa được đầu tư, trang bị đầy đủ.

3. Nguyên nhân, trách nhiệm

3.1. Nguyên nhân khách quan

¹²⁰ Theo quy định của Tổ chức hàng không thế giới ICAO, các quốc gia thành viên phải thiết lập và duy trì cơ quan điều tra sự cố, tai nạn hàng không độc lập với Nhà chức trách HKDD và các cơ quan liên quan khác. Điều này nhằm mục đích đảm bảo công tác điều tra được tiến hành một cách khách quan, độc lập nhằm duy trì hệ thống an toàn hàng không tin cậy. Ngoài ra, Tuyên bố tại Hội nghị các Bộ trưởng HKDD châu Á - Thái Bình Dương năm 2018 tại Bắc Kinh (Tuyên bố Bắc Kinh) cũng khẳng định cam kết của các Quốc gia trong việc lập một Cơ quan điều tra tai nạn độc lập với Nhà chức trách hàng không để đảm bảo tính khách quan và không bị can thiệp trong quá trình điều tra. Ngoài ra, công tác điều tra tai nạn, sự cố hiện nay được thực hiện bởi Ủy ban điều tra tai nạn do Thủ tướng thành lập (trong trường hợp tai nạn có người chết, mất tích) và Cục HKVN (tai nạn không có người chết và sự cố), mặc dù công tác điều tra được tiến hành khẩn trương, nghiêm túc, khách quan tuy nhiên công tác điều tra không đảm bảo được nguyên tắc độc lập với hoạt động giám sát an toàn hàng không, điều này được thể hiện trong kết quả thanh sát an toàn của ICAO năm 2024, lĩnh vực điều tra tai nạn, sự cố tàu bay của Việt Nam đạt kết quả chưa cao.

- Cùng với sự phát triển của nền kinh tế, các tác động của đại dịch Covid - 19 là sự tăng mạnh về số lượng phương tiện tham gia giao thông; số lượng, quy mô của các doanh nghiệp tham gia hoạt động hàng không và nhu cầu đi lại của người dân. Điều này dẫn đến sự thiếu hụt về nhân lực đặc thù hàng không (phi công, nhân viên kỹ thuật, bảo dưỡng tàu bay...), gây áp lực lên hạ tầng CHK và phân nào lên công tác quản lý nhà nước về HKDD.

- Nguồn lực thực hiện việc đầu tư xây dựng CHK, sân bay rất lớn, cơ chế đầu tư chưa rõ ràng, tiềm ẩn nhiều rủi ro cho nhà đầu tư, do đó, việc tham gia xã hội hóa đầu tư xây dựng trong lĩnh vực HKDD chưa cao. Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn hẹp trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng hàng không trong toàn quốc là rất lớn. Ngân sách nhà nước giành cho công tác đào tạo phát triển nhân lực còn hạn chế, chưa đảm bảo chế độ đãi ngộ, thu hút các nhân lực có năng lực.

- Hệ thống pháp luật có liên quan cũng liên tục được sửa đổi, bổ sung dẫn đến việc thiếu đồng bộ, chồng chéo, gây sự lúng túng cho các cơ quan quản lý nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong việc áp dụng, thực thi các cơ chế, chính sách; một số quy định trong hệ thống VBQPPL trong lĩnh vực HKDD chưa thật sự theo kịp sự phát triển nhanh, mạnh mẽ của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra trong công tác quản lý HKDD.

- Lĩnh vực hàng không có tính đặc thù cao, liên quan đến quốc phòng, an ninh, khủng bố và chống khủng bố, khả năng tiếp cận của các lực lượng chức năng khó khăn, vì chỉ có lực lượng chức năng của ngành hàng không mới thuận lợi trong việc tiếp cận và xử lý.

3.2. Nguyên nhân chủ quan

- Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật còn mỏng, có nơi, có lúc chưa thúc đẩy được chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động HKDD.

- Công tác dự báo về xu thế phát triển của HKDD tại một số thời điểm còn chưa sát với tình hình phát triển mạnh mẽ của thị trường hàng không trong bối cảnh hội nhập ngày càng sâu, rộng.

- Công tác quản lý nhà nước về HKDD còn có thời điểm chưa chủ động để theo kịp nhu cầu thị trường. Nguồn lực cho công tác này còn thiếu, chưa đồng đều về chất lượng giữa bối cảnh tăng trưởng vận tải hàng không ở mức cao, hạ tầng ngành hàng không chưa đảm bảo với đòi hỏi của nhu cầu phát triển.

- Việc phối hợp của đơn vị quân đội với chính quyền địa phương để giải quyết tranh chấp, vi phạm liên quan đến đất quốc phòng sử dụng làm sân bay quân sự và sự phối hợp của Cảng vụ hàng không với chính quyền địa phương để giải quyết tranh chấp, lấn chiếm đất đã được quy hoạch sân bay, cấp cho ngành hàng không còn chưa được chặt chẽ, kịp thời, hiệu quả.

- Nhận thức về an ninh, an toàn hàng không cùng với các thói quen, tập quán của một bộ phận người dân sinh sống ở khu vực sân bay chưa đầy đủ; hiểu

biết pháp luật về HKDD, quản lý vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ của một số hành khách đi tàu bay còn hạn chế dẫn tới vi phạm làm ảnh hưởng đến công tác quản lý, an ninh, an toàn và hiệu quả của hoạt động HKDD.

- Các trường hợp chiếu laze, thả điều, điều khiển tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ do thiếu hiểu biết dẫn đến vi phạm; việc truy xét, xử lý các hành vi chiếu laze còn khó khăn do hành vi thường diễn ra nhanh, vùng ảnh hưởng của laze tương đối rộng, liên quan đến nhiều địa phương.

E. Đánh giá kết quả thực hiện chính sách, pháp luật về an toàn hàng hải (từ ngày 01/01/2018 đến ngày 31/12/2023)

1. Ưu điểm

1.1. Kết quả thực hiện an toàn hàng hải giai đoạn từ năm 2018 đến hết năm 2023

- Về số lượt tàu thuyền vào, rời cảng biển và số lượng hàng hoá thông qua cảng biển đều tăng theo các năm (*Phụ lục E-1*).

- Công tác chỉ đạo, điều hành: Hằng năm, căn cứ vào các Chỉ thị, Nghị quyết của Đảng, quy định của pháp luật về công tác bảo đảm TTATGT, Bộ GTVT đã chỉ đạo xây dựng, triển khai Kế hoạch hành động “Năm An toàn giao thông” trong lĩnh vực hàng hải, đồng thời, ban hành các văn bản chỉ đạo điều hành bám sát với các văn bản chỉ đạo của cấp trên cũng như kịp thời xử lý các vụ việc phát sinh.

- Tình hình TTATGT: Theo thống kê, số vụ, số người chết, mất tích do tai nạn hàng hải thường chiếm tỉ lệ nhỏ trong tổng số vụ TNGT và giảm dần qua các năm (*Phụ lục E-2*).

- Về đội tàu biển Việt Nam: Theo báo cáo của Chính phủ, hiện đội tàu biển Việt Nam có 1.449 tàu và luôn nằm trong Danh sách Trắng (từ năm 2014 đến nay) của Tokyo MOU với tỷ lệ lưu giữ như sau: năm 2018: 2,95%; năm 2019: 5,22%, năm 2020: 1,28%, năm 2021: 1,42%, năm 2022: 2,01%, năm 2023: 4,70%.

- Kết quả hoạt động phòng, chống thiên tai: Trong giai đoạn từ năm 2018 đến năm 2023, không có thiệt hại lớn về người, tài sản do thiên tai gây ra. Tuy nhiên, có một số báo hiệu hàng hải bị trôi dạt sau bão.

- Công tác cung cấp dịch vụ đảm bảo an toàn hàng hải: Hệ thống báo hiệu hàng hải về cơ bản hoạt động ổn định, các thông số kỹ thuật bảo đảm theo đúng thiết kế và thông báo hàng hải bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải. Một số sự cố liên quan đến báo hiệu hàng hải chủ yếu do phương tiện đâm va và do ảnh hưởng của gió mùa, áp thấp, bão. Công tác quản lý, vận hành của các đơn vị bảo đảm an toàn hàng hải được duy trì thường xuyên, hầu hết các sự cố phát sinh đều được khẩn trương khắc phục, sửa chữa để bảo đảm đưa báo hiệu hàng hải bị hư hỏng, sai lệch trở lại hoạt động theo đúng quy chuẩn, phục vụ tàu thuyền hành hải.

- Công tác hoa tiêu: Số lượng hoa tiêu hàng hải, số lượng phương tiện ở các Công ty hoa tiêu luôn bảo đảm để cung cấp dịch vụ hoa tiêu dẫn tàu trên các tuyến

luồng hàng hải. Tuy nhiên, vẫn có những vụ tai nạn hàng hải xảy ra có lỗi của hoa tiêu dẫn tàu do một số hoa tiêu dẫn tàu còn chưa chuyên nghiệp khi thực hiện nhiệm vụ.

- Kết quả hoạt động thông tin và truyền thông: Hệ thống thông tin duyên hải Việt Nam đã thực hiện việc trực canh ở chế độ 24/7, tiếp nhận và xử lý kịp thời các thông tin an toàn hàng hải bằng các phương thức và tần số quy định, góp phần không nhỏ trong việc đạt được kết quả bảo đảm TTATGT hàng hải giai đoạn 2018 - 2023¹²¹.

1.2. Kết quả ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam về an toàn hàng hải

Đến nay, các VBQPPL hướng dẫn thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam về cơ bản đã được ban hành đầy đủ, đảm bảo theo các nội dung, nhiệm vụ được giao tại Bộ luật và phù hợp với thực tiễn đời sống kinh tế, xã hội; chất lượng các VBQPPL được nâng cao, điều chỉnh những nội dung quan trọng, đảm bảo cơ sở pháp lý cho hoạt động giao thông vận tải hàng hải, đồng thời, tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, tạo điều kiện tốt nhất cho người dân, doanh nghiệp trong hoạt động hàng hải (**Phụ lục E-3**). Tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện Bộ luật Hàng hải Việt Nam và các văn bản hướng dẫn thi hành đã xuất hiện một số vướng mắc cần phải được đánh giá, tổng kết Bộ luật Hàng hải Việt Nam, đề đề xuất sửa đổi, bổ sung Bộ luật.

1.3. Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn hàng hải

Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn hàng hải được thực hiện bằng nhiều hình thức khác nhau¹²² tới các đối tượng có liên quan đến hoạt động trên biển để tuyên truyền nâng cao nhận thức trong công tác PCTT&TKCN, bảo vệ chủ quyền biển đảo Việt Nam.

1.4. Việc ban hành và tổ chức thực hiện tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn hàng hải

Hiện nay có 04 quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và 08 tiêu chuẩn quốc gia đang được áp dụng trong lĩnh vực hàng hải (**Phụ lục E-4**). Việc tổ chức thực hiện tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn hàng hải đã được thực hiện đúng theo quy định.

1.5. Tổ chức đăng ký và đăng ký các quyền đối với tàu biển; Quản lý

¹²¹ Cụ thể:

- Về dịch vụ trực canh cấp cứu: Tiếp nhận và xử lý 6.137 sự kiện thông tin Cấp cứu - Khẩn cấp, trợ giúp thông tin cho 1.761 phương tiện quốc tịch Việt Nam, 2.741 phương tiện quốc tịch nước ngoài và 1.635 đối tượng không xác định được quốc tịch; đã trợ giúp thông tin cho 10.294 thuyền viên (819 người nước ngoài và 9.475 người Việt Nam).

- Về dịch vụ phát Bản tin an toàn hàng hải (MSI) và bản tin tìm kiếm cứu nạn (SAR): Hệ thống thông tin duyên hải Việt Nam đã nhận 23.875 bản tin nguồn thông tin an toàn hàng hải và thông tin tìm kiếm cứu nạn, đã xử lý và truyền phát quảng bá điện cảnh báo Hàng hải (NAV), cảnh báo thiên tai (MET), dự báo thời tiết biển (WX), thông tin tìm kiếm cứu nạn (SAR) với 972.129 lượt phát trên các phương thức NAVTEX: 284.790 lượt, RTP (HF: 311.268 lượt, VHF: 261.848 lượt) và EGC: 114.223 lượt.

¹²² Như: In tờ rơi, áp - phích tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGT; Tổ chức thi tìm hiểu pháp luật về công tác bảo đảm TTATGT hàng hải; sản xuất tin và bài viết chuyên đề về an toàn hàng hải; Tổ chức mít tinh hưởng ứng "Ngày thế giới tưởng niệm các nạn nhân tử vong do TNGT"; phát thanh tuyên truyền các nội dung về phòng chống thiên tai, an toàn an ninh hàng hải (ATANHH), ATGT trên biển, chủ quyền biển đảo Việt Nam

khai thác, xuất khẩu, nhập khẩu tàu biển và các trang thiết bị, vật tư bảo đảm an toàn hàng hải

Hoạt động quản lý nhà nước trong công tác đăng ký tàu biển giai đoạn từ năm 2018 đến nay được thực hiện theo quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, các quy định pháp luật khác có liên quan và các VBQPPL hướng dẫn thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam¹²³. Cơ quan đăng ký tàu biển gồm Cục Hàng hải Việt Nam (Cục HHVN), các Chi cục hàng hải Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải Đà Nẵng thực hiện nhiệm vụ theo phân cấp của Cục HHVN¹²⁴.

Hoạt động đăng ký tàu biển ngày càng hoàn thiện, đáp ứng nhu cầu phát triển của xã hội, các quy định pháp luật về công tác đăng ký tàu biển không ngừng được cập nhật, sửa đổi, bổ sung, mang lại nhiều thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp khi thực hiện các quy định trong lĩnh vực này, các thủ tục hành chính liên quan được công khai trên cổng thông tin điện tử một cửa của Bộ GTVT, thành phần hồ sơ, trình tự thủ tục đơn giản thuận tiện, tạo điều kiện tối đa cho các tổ chức, cá nhân đến làm thủ tục hành chính tại cơ quan đăng ký tàu biển; đồng thời bảo đảm công tác quản lý nhà nước ngày càng phù hợp với thực tiễn.

1.6. Cấp, công nhận, thu hồi chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên, nhân viên bảo đảm an toàn hàng hải, giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu biển, cảng biển và các giấy tờ, tài liệu khác liên quan đến bảo đảm an toàn hàng hải

- *Về cấp, công nhận, thu hồi chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên:* Theo thống kê, hiện nay có khoảng hơn 60 nghìn thuyền viên được cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn (GCNKNC). Hằng năm, Cục HHVN cấp hơn 10 nghìn chứng chỉ chuyên môn, Sổ Thuyền viên... Trong năm 2023, Cục Hàng hải Việt Nam đã thực hiện cấp hơn 12.000 giấy chứng nhận, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, Sổ thuyền viên và chứng chỉ hoa tiêu hàng hải, giấy chứng nhận cho tàu biển. Trong đó 99% hồ sơ cấp độ 3 và 4; 100% hồ sơ qua bộ phận một cửa; 100% trả kết quả đúng hạn.

- *Về nội dung cấp giấy chứng nhận lao động hàng hải của tàu biển*

+ *Công tác kiểm tra, đánh giá và cấp Bản Công bố phù hợp lao động hàng hải phần I (DMLC I); Giấy chứng nhận phù hợp về tuyển dụng và cung ứng thuyền viên theo quy định 1.4 (Công ước MLC 2006) về tuyển dụng và cung ứng thuyền*

¹²³ Gồm: Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển, Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP. Các quy định về đăng ký giao dịch bảo đảm bằng tàu biển như: Nghị định số 102/2017/NĐ-CP ngày 01/9/2017 của Chính phủ về đăng ký biện pháp bảo đảm, Thông tư 01/2019/TT-BTP ngày 17/01/2019 của Bộ Tư pháp hướng dẫn một số nội dung về đăng ký biện pháp bảo đảm, Nghị định số 99/2022/NĐ-CP ngày 30/11/2022 của Chính phủ về đăng ký biện pháp bảo đảm...

¹²⁴ Tính đến ngày 21/11/2023 tổng số tàu biển, phương tiện đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam là 1.508. Trong đó, đội tàu biển là 1.449 tàu (còn lại là phương tiện khác), với tổng trọng tải (DWT) khoảng 13,7 triệu tấn, tổng dung tích (GT) khoảng 7,2 triệu (trong đó, tàu vận tải là 977 tàu với tổng DWT khoảng 11,1 triệu tấn, tổng GT khoảng 6,6 triệu). Tuổi bình quân của đội tàu vận tải là 16,6. Trong đó: đội tàu chở hàng rời, tổng hợp: 679 tàu với tuổi trung bình 16,7; tàu chở container: 43 tàu, tuổi trung bình 18,5; tàu chở dầu, hóa chất: 175 tàu, tuổi trung bình 18,7; tàu chở khí hóa lỏng: 20 tàu, tuổi trung bình 23,2; tàu chở khách: 59 tàu, tuổi trung bình 8,9.

viên: Triển khai thực hiện các quy định¹²⁵, Cục HHVN thực hiện cấp Giấy xác nhận phù hợp về tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải (phù hợp với quy định 1.4 của Công ước Lao động hàng hải) và Bản công bố phù hợp lao động hàng hải phần I (DMLCI). Tính từ năm 2018, Cục HHVN đã thực hiện phê duyệt tổng số 403 hồ sơ đối với 02 thủ tục hành chính nêu trên.

+ *Công tác tuyên truyền, phổ biến nội dung Công ước MLC 2006*: Cục HHVN đã tổ chức các hội thảo, hội nghị để phổ biến quy định của Công ước MLC 2006 tới tất cả các doanh nghiệp vận tải biển, cơ sở đào tạo, cung ứng thuyền viên và các hiệp hội vận tải biển; cùng với đó đã ban hành các văn bản chỉ đạo, hướng dẫn doanh nghiệp thực hiện các quy định về cấp, phê duyệt, thu hồi Bản công bố phù hợp Lao động hàng hải và Giấy chứng nhận Lao động hàng hải, quy định về điều kiện cơ sở đào tạo, huấn luyện và tổ chức tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải cũng như thường xuyên giải đáp các vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện¹²⁶.

+ *Công tác hỗ trợ, giải quyết khiếu nại thuyền viên*: Đối với các trường hợp tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế gặp vấn đề tranh chấp quyền lợi của thuyền viên, thuyền viên bị bỏ rơi hay bị chết ở nước ngoài, Cục HHVN chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, cơ quan có liên quan để giải quyết bảo đảm quyền lợi cho thuyền viên¹²⁷.

1.7. Quản lý về an toàn hàng hải trong việc khai thác cảng biển và tuyến luồng hàng hải theo quy định của pháp luật

Các bến cảng, cầu cảng thường xuyên được kiểm tra định kỳ và bảo trì theo quy định. Hằng năm, Cục HHVN tiến hành kiểm tra đột xuất một số tuyến luồng hàng hải, một số cảng biển tại khu vực miền Bắc, Trung, Nam.

1.8. Quản lý về an toàn hàng hải trong vận tải biển (kiểm tra, giám sát hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải)

Công tác kiểm tra tàu biển và phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB của Việt Nam và kiểm tra tàu biển nước ngoài đã được tiến hành thường xuyên, liên tục (*Phụ lục E-5*). Ngoài ra, Cục HHVN cũng đã tiến hành: tuần tra, kiểm

¹²⁵ Nghị định số 121/2014/NĐ-CP ngày 24/12/2015 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Công ước Lao động hàng hải năm 2006, Nghị định số 29/2017/NĐ-CP ngày 20/3/2017 của Chính phủ quy định về điều kiện cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên; điều kiện tổ chức tuyển dụng, cung ứng thuyền viên, Thông tư số 43/2015/TT-BGTVT ngày 20/8/2015 của Bộ GTVT quy định thủ tục cấp, phê duyệt, thu hồi Bản công bố phù hợp Lao động hàng hải và Giấy chứng nhận Lao động hàng hải

¹²⁶ Thông tư số 43/2015/TT-BGTVT ngày 20/8/2015 của Bộ GTVT quy định thủ tục cấp, phê duyệt, thu hồi Bản công bố phù hợp Lao động hàng hải và Giấy chứng nhận Lao động hàng hải; Thông tư số 24/2017/TT-BGTVT ngày 28/7/2017 sửa đổi, bổ sung Phụ III và Phụ lục V ban hành kèm theo Thông tư số 43/2015/TT-BGTVT của Bộ GTVT và Nghị định số 29/2017/NĐ-CP ngày 20/3/2017 quy định về điều kiện cơ sở đào tạo, huấn luyện và tổ chức tuyển dụng, cung ứng thuyền viên hàng hải.

¹²⁷ Trong những năm qua, Cục HHVN đã tham gia giải quyết, bảo đảm quyền lợi của thuyền viên trong nhiều vụ việc như: Tàu Duyen Hai 01 và Viet Tin 01, thuyền viên bị bỏ rơi ở Malaysia không được giải quyết các chế độ tiền lương đã khiếu nại trả lương và hồi hương; tàu Forest 06 bị tai nạn làm 95 thuyền viên bị chết và 8 thuyền viên bị thương ở Jordan; tàu Viet Tin Lucky bị giữ ở Myanmar, tàu Viet Tin 01 bị giữ ở Malaysia thuyền viên biểu tình đòi chế độ lao động và hồi hương...

soát hoạt động của tàu thuyền trên biển, trong vùng nước cảng biển; thanh tra, kiểm tra các doanh nghiệp vận tải biển, doanh nghiệp cảng biển (bao gồm cảng biển) và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải; xử lý vi phạm trong lĩnh vực an toàn hàng hải.

1.9. Tuân tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trong lĩnh vực an toàn hàng hải; điều tra, giải quyết tai nạn, sự cố hàng hải; tổ chức cứu hộ hàng hải, cứu nạn trên biển

Hằng năm, Bộ GTVT đã phê duyệt Kế hoạch thanh tra, kiểm tra, trong đó có thanh tra, kiểm tra hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải. Trên cơ sở các quyết định phê duyệt kế hoạch thanh tra, kiểm tra, Cục HHVN đã tổ chức triển khai thực hiện và đã ban hành các Kết luận thanh tra, kiểm tra về hoạt động của doanh nghiệp vận tải biển, cảng biển và doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải, đồng thời kiểm tra, theo dõi, đôn đốc các Cảng vụ hàng hải triển khai các cuộc thanh tra, kiểm tra theo Kế hoạch đã được phê duyệt; thông qua đó đã phát hiện, xử lý nhiều vụ việc vi phạm¹²⁸. Từ năm 2020 đến nay (thời điểm Thông tư 01/2020/TT-BGTVT có hiệu lực), các Cảng vụ hàng hải đã tiến hành điều tra hơn 40 vụ tai nạn hàng hải.

Việc tổ chức công tác phối hợp tìm kiếm cứu nạn quốc tế trong thời gian vừa qua đã góp phần mang lại sự an tâm, tin tưởng của tàu thuyền hoạt động trong khu vực biển thuộc trách nhiệm của Việt Nam (*Phu lục E-6*), khẳng định chủ quyền quốc gia trên biển cũng như khẳng định chủ quyền của Việt Nam trên vùng biển Hoàng Sa, Trường Sa, danh dự và uy tín của Việt Nam đối với thế giới, tạo điều kiện phát triển kinh tế, hợp tác quốc tế, phù hợp với xu thế phát triển chung của khu vực và trên thế giới; tạo được mối quan hệ, phối hợp trong hoạt động tìm kiếm cứu nạn trên biển với các tổ chức tìm kiếm cứu nạn quốc tế¹²⁹.

1.10. Phối hợp các Bộ, ngành, địa phương; thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; hợp tác quốc tế về bảo đảm an toàn hàng hải

Cục HHVN đã ký 03 Quy chế phối hợp với Bộ Tư lệnh Cảnh sát biển, Bộ Tư lệnh Bộ đội Biên phòng và Cục Bảo vệ chính trị V; 01 Chương trình phối hợp với Cục Cứu hộ Cứu nạn - Bộ Tổng tham mưu và 01 thỏa thuận hợp tác giữa Cục B05 - Bộ Công An. Ngoài ra, các Cảng vụ hàng hải cũng ký Quy chế phối hợp với các đơn vị tại địa phương, trong khu vực quản lý.

Cục HHVN đã chỉ đạo các Cảng vụ hàng hải kiểm tra tàu biển nước ngoài đến cảng biển Việt Nam tuân thủ quy định của các Công ước quốc tế về hàng hải mà Việt Nam là thành viên như: SOLAS, MARPOL, STCW, LOADLINE,

¹²⁸ Từ ngày 01/01/2018 đến ngày 31/12/2023, Cục HHVN đã tiến hành triển khai và thực hiện các cuộc thanh tra, kiểm tra xử lý vi phạm trong lĩnh vực hàng hải, đã ban hành 1.987 quyết định xử phạt vi phạm hành chính với tổng số tiền xử phạt là 21.725.450.000 đồng.

¹²⁹ Hệ thống tổ chức của Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam chỉ có 04 Trung tâm khu vực đặt tại Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang, Vũng Tàu và 01 Trạm tìm kiếm cứu nạn tại Hà Tĩnh, trong khi khu vực trách nhiệm được giao với trên 3.260 km bờ biển, vùng TKCN trên biển rộng trên 1 triệu km². Vị trí các Trung tâm khu vực, Trạm tìm kiếm cứu nạn cách xa nhau nên hạn chế khả năng cơ động, ứng cứu. Đối với các khu vực biển quần đảo Hoàng Sa, Trường Sa, các đảo ngoài khơi của Việt Nam, khả năng tiếp cận của lực lượng cứu nạn còn yếu.

TONNAGE, MLC, COLREG... Đối với công tác an ninh cảng biển, Cục Hàng hải Việt Nam chỉ đạo các đơn vị thực hiện theo đúng quy định của pháp luật Việt Nam và quốc tế. Đồng thời, trên cơ sở các điều ước quốc tế và pháp luật Việt Nam, cơ quan quản lý nhà nước về hàng hải đã chủ động triển khai, tổ chức nhiều hoạt động hợp tác quốc tế, để nâng cao nhận thức cho cán bộ thực hiện công tác về an toàn, an ninh hàng hải¹³⁰.

2. Hạn chế, bất cập

2.1. Về hệ thống văn bản phạm pháp luật quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Bộ luật Hàng hải Việt Nam về an toàn hàng hải

Mặc dù hệ thống VBQPPL trong lĩnh vực hàng hải đã ngày một hoàn thiện, tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện Bộ luật Hàng hải năm 2015 và các văn bản hướng dẫn thi hành đã xuất hiện một số vướng mắc¹³¹. Theo báo cáo, hiện nay Bộ GTVT đang chỉ đạo tổng kết, hoàn thiện báo cáo tổng kết Bộ luật và sẽ báo cáo Chính phủ, Quốc hội để sửa đổi, bổ sung.

2.2. Về công tác bảo đảm an toàn hàng hải

- Hiện nay, các bến cá và hệ thống luồng lạch vào khu vực bến cá chi tiếp nhận được loại tàu thuyền đánh cá có mớn nước nhỏ, chiều dài dưới 15m, công suất khoảng 600CV (ví dụ như Thanh Hóa, Nghệ An) chưa đáp ứng cho tàu thuyền đánh cá thế hệ mới hiện nay với chiều dài ≥ 15 m, công suất 1.000CV.

- Các bến cá được hình thành theo tập quán sinh hoạt của ngư dân trước đây gần với các cảng biển mới được hình thành nên các tàu thuyền đánh cá nhỏ thường chạy qua lại trong thủy diện vùng nước trước cảng, chạy cắt mặt các tàu hàng đang hành hải rất nguy hiểm cho tàu biển, phương tiện thủy khác. Trong thời điểm thời

¹³⁰ Hằng năm, Cục Hàng hải Việt Nam phối hợp với Đại sứ quán Hoa Kỳ tổ chức Hội nghị, Hội thảo, khoá đào tạo, tập huấn để nâng cao nhận thức cho cán bộ thực hiện công tác về an toàn, an ninh hàng hải: Chương trình Seavision nhằm nâng cao năng lực cơ bản và chuyên sâu về phần mềm Seavision cho nhóm cán bộ là các cán bộ hoạt động trong ngành hàng hải và giám sát, quản lý tàu trên vùng biển Việt Nam; chương trình Tập huấn Sĩ quan hàng hải quốc tế cho các cán bộ trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam; tổ chức khóa tập huấn SAROPS tại Trung tâm Phối hợp tìm kiếm cứu nạn hàng hải Việt Nam khu vực II; Hợp tác an ninh toàn diện (CSC 22-1); xây dựng các chương trình hỗ trợ cho Cục Hàng hải Việt Nam, trong công tác an toàn, an ninh hàng hải và nâng cao năng lực cán bộ (PSC, điều tra tai nạn, giám sát vùng nước và PSCO)... Phối hợp với Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) đồng tổ chức các Hội nghị, hội thảo bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải như: gia nhập Công ước quốc tế về hợp tác, sẵn sàng và ứng phó sự cố ô nhiễm dầu trên biển, 1990 (Công ước OPRC 1990) trong khuôn khổ Chương trình Hợp tác Kỹ thuật tổng hợp (ITCP) của IMO đối với các Quốc gia thành viên; việc nâng cao năng lực quốc gia triển khai Bộ luật Quốc tế về vận chuyển hàng nguy hiểm bằng đường biển (IMDG) và Bộ luật Quốc tế về vận chuyển xô hàng rời rỗng bằng đường biển (IMSBC), đảm bảo an toàn vận chuyển đường biển; tổ chức Hội nghị cấp cao khu vực lần thứ 3 của Dự án Bảo vệ môi trường biển các nước Đông Nam Á (MEPSEAS) nhằm nâng cao năng lực của các quốc gia để thực hiện một số hiệp ước ưu tiên cao, bao gồm Công ước Quốc tế về phòng ngừa ô nhiễm từ tàu (Công ước MARPOL); Công ước quốc tế về kiểm soát các hệ thống chống hà độc hại của tàu (Công ước AFS); Công ước London và Nghị định thư London về phòng ngừa ô nhiễm biển do xả chất thải và các chất khác. Hiện Công ước quản lý nước dằn tàu (Công ước BWI) mà Việt Nam gia nhập đã được Chính phủ phê duyệt ngày 23/11/2023 và Cục Hàng hải Việt Nam đang triển khai thực hiện Công ước theo quy định.

¹³¹ Theo quy định tại Nghị định số 43/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải thì cơ quan quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng thuộc Bộ GTVT và Cục Hàng hải Việt Nam; tuy nhiên trong thực tế có một số công trình hàng hải do địa phương đầu tư để quản lý, khai thác nhưng chưa có quy định cụ thể về cơ chế quản lý, khai thác; dẫn đến công trình đầu tư hoàn thành nhiều năm nhưng vẫn chưa có cơ chế quản lý tài sản; làm cơ sở để bố trí vốn thực hiện công tác bảo trì, vận hành.

tiết xấu như bão, áp thấp nhiệt đới, gió mùa Đông Bắc mạnh thì số lượng tàu thuyền đánh cá về bến cá và vùng nước thủy điện cầu cảng biển rất nhiều, rất khó khăn trong việc di dời tàu biển nhằm đảm bảo an toàn kết cấu hạ tầng cảng biển.

- Một số bến cá được hình thành trước khi có cảng biển, là nơi neo đậu cố định thường xuyên của tàu thuyền đánh cá, phục vụ đánh bắt, mưu sinh, đời sống của ngư dân và những khu vực này thường nằm sát khu sinh sống của ngư dân.

2.3. Về tuyên truyền bảo đảm TTATGT hàng hải

Nhiều nội dung trong công tác bảo đảm TTATGT hàng hải không thể triển khai (ví dụ: Lễ mít tinh tưởng niệm nạn nhân tử vong do TNGT hàng hải, khóa tập huấn chuyên môn về kiểm tra tàu biển theo hình thức phái bộ chuyên gia - chuyên gia từ Tokyo MOU sang giảng dạy) hoặc triển khai hạn chế (ví dụ: Hội nghị sơ kết, Hội nghị tổng kết công tác bảo đảm TTATGT, hoạt động kiểm tra việc triển khai công tác bảo đảm TTATGT giảm cả về số người (từ 10 người còn 04 người) và số ngày làm việc (từ 10 ngày xuống 05 ngày), các khóa tập huấn chuyên môn giảm chỉ còn 01 ngày).

3. Nguyên nhân, trách nhiệm

- Tình hình thế giới có nhiều thay đổi, khoa học kỹ thuật ngày càng phát triển, trong khi đó các quy định pháp luật trong lĩnh vực hàng hải chưa đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn, đòi hỏi phải rà soát thường xuyên, điều chỉnh cho phù hợp với các văn bản QPPL có liên quan để bảo đảm sự thống nhất, tránh chồng chéo.

- Các địa phương chưa có quy hoạch phù hợp, hoặc chưa có kinh phí để hoàn thiện và đưa vào sử dụng các khu nuôi trồng thủy, hải sản, khu neo đậu, tránh trú bão cho tàu thuyền đánh cá của ngư dân hoặc không có kinh phí để di dân đến gần các quy hoạch khu nuôi trồng thủy, hải sản, khu neo đậu, tránh trú bão cho tàu thuyền đánh cá.

- Nhiều nội dung trong công tác bảo đảm TTATGT hàng hải không thể triển khai do thiếu kinh phí, trong khi đó, nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm TTATGT hàng hải ngày càng bị cắt giảm.

II. ĐÁNH GIÁ CHUNG

1. Ưu điểm tổng quát

Nhìn chung, trong những năm qua hệ thống chính sách, pháp luật về đảm bảo TTATGT ngày càng hoàn thiện. Chính phủ, các Bộ, ngành, địa phương đã chủ động, tích cực tham mưu xây dựng, ban hành các văn bản hướng dẫn thực hiện cơ bản đầy đủ, kịp thời. Công tác bảo đảm TTATGT tiếp tục nhận được sự quan tâm, vào cuộc của cả hệ thống chính trị và toàn xã hội; công tác kiểm tra đôn đốc, giám sát việc triển khai thực hiện chính sách, pháp luật gắn với công tác thi đua khen thưởng trong công tác bảo đảm TTATGT được triển khai thực hiện nghiêm túc, có hiệu quả.

Công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật ATGT đã cơ bản được triển khai thực hiện tốt, duy trì thường xuyên liên tục, đa dạng về hình thức, nội dung phù hợp với từng đối tượng khác nhau; đã xây dựng và nhân rộng nhiều

mô hình mới, cách làm hay, tạo sự lan tỏa tuyên truyền, giáo dục ý thức chấp hành pháp luật ATGT trong cộng đồng.

Hệ thống kết cấu cơ sở hạ tầng giao thông ngày càng được chú trọng đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp... trong đó đã tập trung ưu tiên đầu tư, sớm đưa vào sử dụng các công trình, dự án hạ tầng trọng điểm về giao thông, tạo điều kiện thúc đẩy phát triển kinh tế, đảm bảo quốc phòng, an ninh.

Công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT của lực lượng chức năng đạt kết quả cao, đã tập trung ra quân xử lý kiên quyết các hành vi vi phạm, qua đó, tình hình TTATGT đã có những chuyển biến tích cực, TNGT được kiểm chế, không để xảy ra ùn tắc giao thông kéo dài, ý thức tự giác chấp hành pháp luật về giao thông, nếp sống văn hóa, văn minh đô thị của người dân từng bước được nâng cao.

Công tác phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương, các tổ chức chính trị - xã hội và hoạt động hợp tác quốc tế trong công tác bảo đảm TTATGT đã được tiến hành thường xuyên, liên tục; đã tổ chức kiện toàn các cơ quan có chức năng, nhiệm vụ bảo đảm TTATGT từ Trung ương đến địa phương đảm bảo, khắc phục tình trạng chồng lấn chức năng, nhiệm vụ giữa các Bộ, ngành, địa phương.

Công tác cải cách thủ tục hành chính, ứng dụng công nghệ thông tin đã góp phần tích cực nâng cao hiệu quả về bảo đảm TTATGT.

2. Hạn chế, bất cập chủ yếu¹³²

Công tác xây dựng VBQPPL, chính sách, chiến lược, quy hoạch giao thông, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vẫn còn nhiều hạn chế; một số quy định của pháp luật về bảo đảm TTATGT ban hành còn chậm so với thời hạn quy định, tính ổn định chưa cao do chưa bắt kịp với tốc độ phát triển của thị trường vận tải thực tế, chậm được sửa đổi, bổ sung; công tác xây dựng chính sách, chiến lược, quy hoạch chưa sát với yêu cầu thực tiễn, áp dụng trong thời gian ngắn đã phải điều chỉnh hoặc thay thế.

Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT tuy đã được quan tâm thực hiện nhưng có nơi, có lúc chưa thực hiện thường xuyên, liên tục, hiệu quả phối hợp còn có phần hạn chế; nội dung, hình thức tuyên truyền chưa sự phù hợp với đặc điểm từng loại đối tượng, địa bàn, chưa gắn với đặc điểm kinh tế - xã hội, văn hóa, loại hình giao thông; nhận thức, ý thức chấp hành các quy định của pháp luật về TTATGT của một bộ phận người dân chưa cao.

Công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT mặc dù đã được tăng cường, tuy nhiên kết quả kiểm chế và làm giảm tai nạn giao thông chưa vững chắc, số người chết và bị thương do tai nạn GTĐB vẫn còn ở mức cao; công tác thống kê dữ liệu, chia sẻ, cập nhật thông tin giữa các Bộ, ngành, địa phương, giữa các lực lượng các tham gia tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm còn chưa đáp ứng được yêu cầu.

Việc áp dụng các chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong đầu tư, phát triển hạ tầng

¹³² Các hạn chế, bất cập của từng lĩnh vực đã được nêu tại điểm 2 của Mục A, B, C, D, E Phần II của Báo cáo.

giao thông ở một số loại hình, địa bàn chưa đáp ứng yêu cầu; thiếu cơ chế chính sách mang tính đột phá để huy động nguồn lực cho đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng giao thông; năng lực và hiệu quả khai thác tài sản kết cấu hạ tầng còn ở mức thấp, chưa tương xứng với quy mô khối tài sản được Nhà nước giao; tình trạng lấn chiếm, chiếm dụng hành lang ATGT đường bộ, đường sắt diễn ra phổ biến.

Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, quản lý, giám sát, điều hành giao thông chưa tương xứng với tốc độ gia tăng phương tiện giao thông và tình hình thực tiễn; việc phát triển giao thông công cộng chưa theo kịp với tốc độ phát triển nhanh của các phương tiện cá nhân; mật độ xây dựng dọc tuyến giao thông, việc chưa thực hiện tốt công tác quản lý chức năng sử dụng đất đã được quy hoạch, cùng với việc điều chỉnh quy hoạch chưa đảm bảo các quy định, điều chỉnh nhiều lần, không đánh giá, xem xét toàn diện dẫn tới quá tải, ùn tắc cho hạ tầng giao thông.

Công tác quản lý nhà nước về TTATGT của một số bộ, ngành, địa phương hiệu quả còn thấp, chưa phân định rõ trách nhiệm, chưa chủ động phát hiện và xử lý nghiêm khắc các tập thể, cá nhân vi phạm để răn đe, phòng ngừa sai phạm, tiêu cực trong quản lý nhà nước về giao thông. Sự phối hợp giữa các Bộ, ngành, địa phương trong việc triển khai chiến lược, quy hoạch, dự án đầu tư chưa thực sự chặt chẽ.

3. Nguyên nhân của những hạn chế, bất cập¹³³

3.1. Nguyên nhân khách quan

- Sự gia tăng số lượng phương tiện giao thông, tốc độ đô thị hóa và nhu cầu đi lại của người dân, trong khi hạ tầng giao thông phát triển không tương xứng, nhiều bất cập về hạ tầng giao thông chưa được giải quyết.

- Hệ thống pháp luật về TTATGT còn bất cập, còn nhiều quy định, nhiều nội dung chưa theo kịp sự phát triển của kinh tế - xã hội và thực tiễn. Nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật của một phần người dân, người tham gia giao thông còn hạn chế.

- Nguồn vốn ngân sách nhà nước chi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng còn hạn hẹp trong khi nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng trong toàn quốc là rất lớn. Sự mất cân đối giữa GTĐB với đường sắt, đường thủy nội địa, hàng hải, đường hàng không làm gia tăng áp lực cho giao thông đường bộ, đặc biệt tại các khu công nghiệp, cảng biển, khu đô thị lớn; việc kết nối giữa các lĩnh vực giao thông, các tuyến giao thông trọng điểm, các tuyến đường cao tốc, quốc lộ với đường địa phương chưa đồng bộ.

3.2. Nguyên nhân chủ quan

- Công tác lãnh đạo, chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước về bảo đảm TTATGT ở nhiều bộ ngành, địa phương chưa quyết liệt. Ở một số nơi chính quyền địa phương chưa quan tâm tập trung lãnh đạo, chỉ đạo, tổ chức thực hiện công tác bảo đảm TTATGT.

¹³³ Nguyên nhân của hạn chế, bất cập của từng lĩnh vực đã được nêu tại điểm 3 Mục A, B, C, D, E Phần II của Báo cáo.

- Công tác tham mưu, đề xuất thể chế hóa các chủ trương, đường lối, chỉ đạo của Đảng, hoàn thiện các quy định của pháp luật và nội luật hóa các điều ước quốc tế có liên quan còn chậm, chưa theo kịp sự phát triển của kinh tế - xã hội và thực tiễn đặt ra.

- Công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT có lúc, có khi còn hình thức, thiếu tập trung dẫn đến hiệu quả chưa đáp ứng được yêu cầu, chưa tạo sự chuyển biến mạnh mẽ về nhận thức và ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông.

- Công tác phối hợp về bảo đảm TTATGT giữa các cơ quan chức năng với nhau và giữa các cơ quan chức năng với chính quyền địa phương chưa được tiến hành thường xuyên, chất lượng, hiệu quả công tác phối hợp chưa cao. Công tác thanh tra, kiểm tra việc thực hiện chính sách pháp luật, phát hiện và xử lý các vi phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT chưa được tiến hành kịp thời, thường xuyên; tiêu cực trong một bộ phận lực lượng thực thi nhiệm vụ vẫn còn xảy ra.

- Công tác quy hoạch của nhiều địa phương hiện mới chỉ chú trọng đến lĩnh vực đường bộ chưa thật sự chú trọng đến lĩnh vực khác đặc biệt là đường sắt, đường thủy, khu dân cư, hệ thống, cảng, bến thủy nội địa để kết nối và phát huy các loại hình giao thông khác. Năng lực khai thác kết cấu hạ tầng giao thông chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và tốc độ phát triển của phương tiện giao thông; chưa kịp thời kiến nghị, giải quyết các vấn đề về kết cấu hạ tầng giao thông, tổ chức giao thông, xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT.

- Việc ứng dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại trong công tác bảo đảm TTATGT còn hạn chế; thiếu các quy định cụ thể và chặt chẽ về việc đầu tư, lắp đặt, quản lý, khai thác, vận hành, sử dụng hệ thống giám sát về TTATGT và cơ chế chia sẻ dữ liệu có liên quan đến TTATGT đã làm ảnh hưởng đến chất lượng, hiệu quả của công tác chỉ huy, điều khiển giao thông, phát hiện và xử lý các vi phạm về TTATGT. Vai trò của Ban ATGT các cấp chưa thực sự phát huy hiệu quả chức năng, nhiệm vụ.

4. Trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân

Để xảy ra những bất cập, hạn chế nêu trên, Đoàn giám sát cho rằng có liên quan đến trách nhiệm của Chính phủ, các Bộ, ngành Trung ương; cấp ủy, chính quyền các địa phương và cá nhân người đứng đầu các cơ quan, đơn vị, cụ thể như sau:

- Chính phủ chậm trình Quốc hội ban hành và ban hành theo thẩm quyền VBQPPL để thể chế hóa chủ trương, chính sách của Đảng, hoàn thiện các luật có liên quan, nội luật hóa các điều ước quốc tế liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT.

- Một số Bộ được phân công quản lý nhà nước về TTATGT chưa thực sự chủ động tham mưu, đề xuất các nội dung liên quan đến công tác quản lý nhà nước theo lĩnh vực được phân công; ban hành các văn bản có liên quan về bảo đảm TTATGT chưa phù hợp với thực tế, gây khó khăn cho các địa phương trong công tác lãnh đạo, chỉ đạo và tổ chức triển khai thực hiện.

- Cấp ủy Đảng, lãnh đạo một số Bộ, ngành, địa phương và người đứng đầu

các cơ quan, tổ chức, đơn vị chưa quyết liệt trong công tác lãnh đạo, chỉ đạo về công tác bảo đảm TTATGT; thực hiện chưa đúng, chưa đầy đủ, chưa nghiêm chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT; công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về bảo đảm TTATGT chưa được quan tâm đúng mức; công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát, phát hiện và xử lý các vi phạm chưa được tiến hành thường xuyên, nghiêm túc.

5. Những bài học kinh nghiệm

Một là, phát huy vai trò lãnh đạo, chỉ đạo của các cấp ủy Đảng, Chính phủ, người đứng đầu các Bộ, ngành, địa phương, tạo sự đồng thuận và thống nhất cao trong toàn hệ thống chính trị; quá trình thực hiện phải triển khai một cách bài bản, có kế hoạch, giữ nghiêm kỷ luật, kỷ cương; đồng thời thường xuyên kiểm tra, kịp thời chấn chỉnh và tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện trong công tác đảm bảo TTATGT.

Hai là, việc xây dựng chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT cần phải có sự tổng kết, đánh giá thận trọng, kỹ lưỡng; tránh việc xây dựng chính sách, pháp luật không phù hợp với thực tế, không đạt được sự đồng thuận cao trong xã hội. Đồng thời, phải thường xuyên tiến hành rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện thể chế, cơ chế, chính sách pháp luật về TTATGT đáp ứng kịp thời yêu cầu thực tiễn phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật.

Ba là, tiếp tục đổi mới về nội dung, hình thức công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT cho phù hợp với khu vực, địa bàn, đối tượng cụ thể... tạo sự chuyên biến mạnh mẽ về nhận thức và hành động của các cấp, các ngành, chính quyền địa phương các cấp và Nhân dân trong công tác bảo đảm TTATGT và thực hiện pháp luật về TTATGT.

Bốn là, xây dựng đội ngũ cán bộ, công chức thực thi nhiệm vụ đủ năng lực, trình độ và có khả năng đáp ứng được các yêu cầu về bảo đảm TTATGT; quan tâm đến chế độ, chính sách cho lực lượng thực thi công vụ; bảo đảm đầy đủ về ngân sách, cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị hiện đại, các điều kiện bảo đảm và nâng cao năng lực thực thi nhiệm vụ của lực lượng trực tiếp bảo đảm TTATGT; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số trong hoạt động quản lý, giám sát, điều hành giao thông, tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT.

Năm là, nâng cao chất lượng, hiệu quả đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông ngay từ các khâu từ thiết kế, chuẩn bị dự án đến công tác thi công; đẩy mạnh nghiên cứu, ứng dụng các giải pháp kỹ thuật - công nghệ tiên tiến nhằm đẩy nhanh tiến độ thi công, nâng cao chất lượng, tiết kiệm nguyên vật liệu; ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số trong hoạt động quản lý, giám sát, điều hành giao thông, tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm, điều tra TNGT...; bảo đảm khả năng kết nối, tích hợp, chia sẻ, sử dụng chung các cơ sở dữ liệu giữa các ngành, lĩnh vực; huy động, sử dụng linh hoạt các nguồn lực để tăng cường năng lực cho các lực lượng chuyên trách bảo đảm TTATGT.

Phần III GIẢI PHÁP, KIẾN NGHỊ

I. GIẢI PHÁP CHỦ YẾU

1. Tăng cường lãnh đạo, chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc thực hiện các chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước về bảo đảm TTATGT. Tiếp tục quán triệt sâu rộng và triển khai thực hiện nghiêm túc, hiệu quả các chủ trương, đường lối, văn bản chỉ đạo của Đảng về bảo đảm TTATGT, đặc biệt là Chỉ thị số 23-CT/TW, ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới, xác định đây vừa là nhiệm vụ thường xuyên, lâu dài, đòi hỏi phải thực hiện kiên quyết và triệt để trong chỉ đạo những giải pháp đồng bộ đã đặt ra. Phát huy sức mạnh tổng hợp của cả hệ thống chính trị và toàn dân tạo chuyển biến mạnh mẽ, tích cực trong bảo đảm TTATGT; kiên trì xây dựng văn hoá chấp hành pháp luật, ứng xử văn minh khi tham gia giao thông. Nâng cao nhận thức trách nhiệm của cấp uỷ, tổ chức đảng, chính quyền, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, các tổ chức chính trị - xã hội các cấp, cán bộ, đảng viên và Nhân dân đối với công tác bảo đảm TTATGT; xác định bảo đảm trật TTATGT là một trong những động lực quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

2. Tiếp tục rà soát, hoàn thiện các quy định của pháp luật về bảo đảm TTATGT để kịp thời thể chế các chủ trương, đường lối, văn bản chỉ đạo của Đảng, nội luật hóa các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; khắc phục những bất cập, hạn chế của các quy định hiện hành; điều chỉnh các quan hệ xã hội về TTATGT phát sinh trọng thực tiễn. Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm TTATGT gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội; xây dựng cơ chế, chính sách khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân vào lĩnh vực bảo đảm TTATGT. Rà soát, hoàn thiện mô hình, chức năng, nhiệm vụ và nâng cao năng lực của Ủy ban ATGT Quốc gia, Ban ATGT các cấp, các cơ quan, đơn vị liên quan cho phù hợp với tình hình mới, khắc phục tình trạng chồng chéo chức năng, nhiệm vụ. Xây dựng, hoàn thiện các quy định về Cơ sở dữ liệu về TTATGT bảo đảm đồng bộ, hiện đại, kết nối, chia sẻ với cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư, cơ sở dữ liệu đường bộ và các cơ sở dữ liệu khác có liên quan.

3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT phải được thực hiện thường xuyên, rộng rãi, phù hợp với các tầng lớp Nhân dân, người nước ngoài trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. Đổi mới nội dung, hình thức tuyên truyền bảo đảm phù hợp với đặc điểm từng loại đối tượng, địa bàn, gắn với đặc điểm kinh tế - xã hội, văn hóa giao thông của từng địa phương. Phát huy vai trò, trách nhiệm, tăng cường mối quan hệ giữa các cơ quan quản lý nhà nước, cơ quan thông tin, truyền thông, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các thành viên của Mặt trận, UBND các cấp, các cơ quan, tổ chức, nhà trường và gia

đình trong công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT.

4. Tập trung nguồn lực để đầu tư xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; xử lý các điểm đen, điểm tiềm ẩn về TNGT; đầu tư phát triển vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn, từng bước hạn chế sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân; rà soát, giải quyết các vướng mắc, bất cập liên quan đến bảo đảm trật tự hành lang ATGT gắn với bảo đảm quyền và lợi ích của người dân có liên quan. Tiếp tục hoàn chỉnh quy hoạch kết nối đồng bộ hệ thống giao thông trong tổng thể quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội; lồng ghép nội dung về bảo đảm TTATGT trong quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị, quy hoạch nông thôn và các quy hoạch chuyên ngành liên quan đến giao thông bảo đảm khả thi, an toàn, phù hợp với thực tiễn và thực hiện nghiêm quy hoạch được phê duyệt.

5. Phát triển phương tiện giao thông đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng đường bộ, điều kiện kinh tế - xã hội và nhu cầu đi lại của người dân; ưu tiên phát triển phương tiện vận tải công cộng, hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân tham gia giao thông tại các đô thị lớn; ưu tiên chuyển đổi phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh, thân thiện môi trường, hạ tầng cung cấp năng lượng sạch.

6. Khắc phục cơ bản ùn tắc giao thông tại các đô thị lớn; thực hiện nghiêm quy hoạch đô thị, quy hoạch giao thông; quan tâm phát triển hệ thống công trình giao thông ngầm, giao thông trên cao. Huy động, sử dụng có hiệu quả các nguồn lực để bảo đảm TTATGT.

7. Tạo điều kiện để cơ quan, tổ chức, cá nhân nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao khoa học, công nghệ trong công tác bảo đảm TTATGT, đầu tư, xây dựng, chuyển giao hệ thống, phương tiện, thiết bị giám sát phục vụ công tác bảo đảm TTATGT; khuyến khích cơ quan, tổ chức, cá nhân tự nguyện tham gia phối hợp bảo đảm TTATGT phù hợp với quy định pháp luật, cung cấp thông tin, tài liệu phục vụ công tác bảo đảm TTATGT và xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT.

8. Xây dựng đội ngũ cán bộ, công chức thực thi nhiệm vụ đủ năng lực, trình độ và có khả năng đáp ứng được các yêu cầu về bảo đảm TTATGT; quan tâm đến chế độ, chính sách cho lực lượng thực thi công vụ; bảo đảm đầy đủ về ngân sách, cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị hiện đại, các điều kiện bảo đảm và nâng cao năng lực thực thi nhiệm vụ của lực lượng trực tiếp bảo đảm TTATGT; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, chuyên đội số trong hoạt động quản lý, giám sát, điều hành giao thông, tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT.

II. KIẾN NGHỊ

1. Đối với Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Bộ Chính trị, Ban Bí thư Trung ương Đảng

- Tiếp tục tăng cường sự lãnh đạo Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới nhằm phát huy sức mạnh tổng hợp của cả hệ thống chính trị và toàn dân, tạo chuyển biến mạnh mẽ, tích cực trong bảo đảm

TTATGT trên các lĩnh vực, nhất là trong bảo đảm TTATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa; kiên trì xây dựng văn hoá chấp hành pháp luật, ứng xử văn minh khi tham gia giao thông; tiếp tục giảm TNGT, hạn chế cơ bản ùn tắc giao thông.

- Tiếp tục chỉ đạo Đảng đoàn Quốc hội, Ban cán sự đảng Chính phủ, Đảng uỷ Công an Trung ương, Ban cán sự đảng Bộ GTVT, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức chính trị - xã hội quán triệt và thực hiện nghiêm túc, hiệu quả Chỉ thị số 23-CT/TW, ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới; xác định bảo đảm TTATGT là một trong những động lực quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

2. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội

- Hoàn thiện các quy định trong các luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của UBTVQH về TTATGT; lãnh đạo, chỉ đạo khẩn trương tổng kết, đánh giá, đề xuất xây dựng, sửa đổi, bổ sung các quy định của pháp luật về bảo đảm TTATGT đường sắt, đường thủy nội địa, HKDD và hàng hải; tập trung thể chế các chủ trương, đường lối, văn bản chỉ đạo của Đảng, nhất là Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng; hoàn thiện các quy định về bảo đảm TTATGT, bảo đảm tính thống nhất trong hệ thống pháp luật và tính khả thi.

- Tăng cường giám sát việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT. Ưu tiên phân bổ nguồn lực cho công tác bảo đảm TTATGT, trọng tâm là TTATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa. Có cơ chế, chính sách huy động nguồn lực xã hội hóa tại các địa bàn có điều kiện; ưu tiên bố trí nguồn lực đầu tư từ ngân sách cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông tại các địa bàn còn khó khăn, nhất là khu vực miền núi, biên giới.

3. Đối với Chính phủ

Kịp thời, tập trung chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương, cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan khắc phục, giải quyết kịp thời những bất cập, hạn chế, nguyên nhân và thực hiện các giải pháp đã báo cáo và Đoàn Giám sát đã kiến nghị; đồng thời tập trung thực hiện tốt các nội dung sau đây:

- Chỉ đạo thực hiện có hiệu quả Chương trình hành động của Chính phủ tổ chức thực hiện đồng bộ các giải pháp nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác bảo đảm TTATGT theo chỉ đạo của Ban Bí thư Trung ương Đảng; rà soát, củng cố, kiện toàn các cơ quan, tổ chức có chức năng, nhiệm vụ bảo đảm TTATGT; chỉ đạo các Bộ, ngành và địa phương triển khai thực hiện các nhiệm vụ thuộc phạm vi trách nhiệm được giao.

- Chỉ đạo triển khai thực hiện nghiêm túc, hiệu quả Luật Đường bộ, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Luật Đường sắt, Luật GTĐTND, Luật HKDD Việt Nam và Bộ luật Hàng hải Việt Nam; kịp thời sửa đổi, bổ sung, xây dựng, ban hành hoặc chỉ đạo ban hành đầy đủ các VBQPPL quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành pháp luật về bảo đảm TTATGT, nhất là pháp luật về đường

bộ và TTATGT đường bộ vừa được Quốc hội thông qua tại Kỳ họp thứ 7 Quốc hội khóa XV, để có hiệu lực cùng thời điểm có hiệu lực của luật. Nghiên cứu các cơ chế, chính sách nhằm thu hút nguồn lực, khuyến khích đầu tư, kinh doanh vận tải đường sắt để quy định trong dự án Luật Đường sắt dự kiến trình Quốc hội cho ý kiến tại Kỳ họp thứ 9. Chỉ đạo Bộ Quốc phòng, Ban soạn thảo dự án Luật Phòng không nhân dân phối hợp chặt chẽ với các cơ quan của Quốc hội để hoàn thiện các quy định về quản lý tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ để tăng cường quản lý vùng trời, quản lý hoạt động phòng không và hoạt động HKDD bảo đảm đồng bộ, thống nhất, khả thi.

- Tập trung chỉ đạo, đôn đốc, kiểm tra, theo dõi và tổng hợp đánh giá việc triển khai và tổ chức thực hiện các quy định của pháp luật về bảo đảm TATGT; chỉ đạo nghiên cứu, rà soát, sửa đổi, bổ sung Quyết định số 22/2017/QĐ-TTg ngày 22/6/2017 của Thủ tướng Chính phủ về tổ chức và hoạt động của Ủy ban ATGT Quốc gia và Ban ATGT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương hoàn thiện mô hình, chức năng, nhiệm vụ và nâng cao năng lực của Ủy ban ATGT Quốc gia, Ban ATGT các cấp cho phù hợp với tình hình mới.

- Tiếp tục chỉ đạo quyết liệt việc triển khai thực hiện Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Đề án bảo đảm trật tự hành lang an toàn giao thông và xử lý dứt điểm lỗi đi tự mở qua đường sắt; ban hành Quyết định mới thay thế Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt giai đoạn 2014 - 2020.

- Chỉ đạo các Bộ, ngành chức năng: (i) rà soát các đề xuất, kiến nghị tại **Phụ lục F-1** và **Phụ lục F-2**; (ii) rà soát, nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung các kiến nghị của các Bộ, ngành, địa phương và hoàn thiện các quy định có liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT phù hợp với thực tiễn (**Phụ lục G**); nghiên cứu và ban hành các chính sách khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân vào lĩnh vực ATGT.

- Chỉ đạo Ủy ban ATGT Quốc gia, Bộ GTVT, Bộ Công an, các Bộ, ngành và các địa phương, các cơ quan thông tấn báo chí, các cơ quan, tổ chức tăng cường, nâng cao hiệu quả công tác công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT với các hình thức sinh động, phong phú, phù hợp theo chủ đề, đối tượng, địa bàn, gắn với đặc điểm kinh tế - xã hội, văn hóa giao thông của từng địa phương; phát huy hiệu quả truyền truyền trên các công cụ truyền thông mới; từng bước hình thành và xây dựng văn hóa giao thông trong các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp trên phạm vi toàn quốc; thực hiện công tác phối hợp giữa các ngành, lực lượng và địa phương bảo đảm hiệu quả, chất lượng; tăng cường kiểm tra, giám sát, phòng ngừa, ngăn chặn vi phạm, sai phạm, kịp thời chấn chỉnh việc thi hành pháp luật, quy trình công tác của các lực lượng trong thực thi công vụ về bảo đảm TTATGT.

- Bố trí nguồn lực đầu tư xây dựng, nâng cấp hạ tầng giao thông, nhất là hạ tầng GTĐB theo quy hoạch, hệ thống hạ tầng giao thông vận tải hành khách công cộng; xây dựng cơ chế thu hút nguồn lực đầu tư xây dựng đường sắt đô thị;

tập trung nguồn lực khắc phục đường ngang, LĐTĐ qua đường sắt không đúng quy định, không bảo đảm ATGT, bảo đảm hành lang ATGT đường sắt. Chỉ đạo rà soát, hoàn thiện định mức kinh tế kỹ thuật kinh phí bảo trì đường bộ cho phù hợp với thực tiễn và tăng nguồn kinh phí, đầu tư trang thiết bị cho hoạt động đảm bảo TTATGT cho các địa phương, nhất là các địa phương có tình hình TTATGT phức tạp; kịp thời chỉ đạo xử lý các kiến nghị liên quan đến điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa; rà soát các quy định về việc cho phép thu phí sử dụng đường bộ đối với toàn bộ các tuyến cao tốc do Nhà nước đầu tư để quản lý, duy tu, bảo trì, thấp sáng và đầu tư tiếp cho các tuyến giao thông mới.

- Chỉ đạo ứng dụng các thành tựu khoa học công nghệ mới để xây dựng, kết nối và hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu về TTATGT trên các lĩnh vực; xây dựng hệ thống báo cáo và phân tích tình hình TTATGT cấp quốc gia và cấp tỉnh; quy định cơ sở dữ liệu về sức khỏe của người lái xe, cơ sở dữ liệu về vi phạm của người lái xe, cơ sở dữ liệu về người điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, bảo đảm kết nối đồng bộ với các cơ sở dữ liệu khác để hình thành nên cơ sở dữ liệu về TTATGT đường bộ thống nhất trên toàn quốc.

4. Đối với các Bộ, ngành, địa phương

4.1. Bộ Giao thông vận tải

- Thực hiện rà soát các VBQPPL liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT, trước mắt là bảo đảm TTATGT đường sắt, đường hàng hải, đường thủy nội địa và đường hàng không để đề xuất, kiến nghị Quốc hội sửa đổi Luật Đường sắt, Luật GTĐTĐ, Luật HKDD Việt Nam và Bộ luật Hàng hải Việt Nam đáp ứng yêu cầu thực tiễn; rà soát các quy định về bảo đảm TTATGT trên các lĩnh vực để tham mưu, đề xuất Chính phủ báo cáo Quốc hội sửa đổi, bổ sung pháp luật có liên quan, bảo đảm sự thống nhất, đồng bộ trong tổ chức thực hiện.

- *Trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường bộ:*

+ Đẩy nhanh việc xây dựng, triển khai ứng dụng công nghệ thông tin phục vụ công tác quản lý, kiểm tra; xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải, đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe, đăng kiểm phương tiện. Định kỳ tổ chức tập huấn chuyên sâu cho lực lượng chức năng trong công tác thanh, kiểm tra về hoạt động kiểm định phương tiện, đào tạo và sát hạch lái xe.

+ Thực hiện rà soát, tháo gỡ các bất cập liên quan đến: (i) quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; (ii) tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ; (iii) xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác; (iv) đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ; (v) đăng ký xe máy chuyên dùng; (vi) hướng dẫn khám sức khỏe đối với lái xe kinh doanh vận tải và học viên tham gia học lái xe; (vii) kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

+ Phối hợp với Bộ Tài chính rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy định liên quan đến việc: (i) quản lý và sử dụng kinh phí bảo đảm TTATGT; (ii) mức thu, chế độ

thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sát hạch lái xe; lệ phí cấp bằng, chứng chỉ được hoạt động trên các loại phương tiện và lệ phí đăng ký, cấp biển xe máy chuyên dùng; phối hợp với Bộ Nội vụ nghiên cứu kiến nghị của địa phương về việc xây dựng: (i) quy định về cơ cấu, tổ chức, biên chế hoạt động của các Trạm Kiểm tra trọng tải xe lưu động; (ii) hướng dẫn về vị trí việc làm công chức nghiệp vụ chuyên ngành giao thông vận tải và định mức biên chế công chức trong cơ quan, tổ chức thuộc ngành giao thông vận tải để các địa phương có căn cứ triển khai thực hiện (nhất là vị trí việc làm tại Văn phòng Ban ATGT tỉnh, thành phố).

+ Quan tâm bố trí kinh phí xử lý tại các vị trí, đoạn tuyến có các yếu tố gây nguy cơ gây mất ATGT; trong đó, ưu tiên xử lý các các điểm đen TNGT, vị trí tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT; các vị trí có nguy cơ sạt lở ta luy dương, ta luy âm, vị trí cầu yếu, đập tràn trên hệ thống đường bộ, trong đó có các quốc lộ; đầu tư, sửa chữa, nâng cấp hạ tầng giao thông, đặc biệt ở khu vực miền núi, vùng sâu, vùng xa, vùng có điều kiện kinh tế đặc biệt khó khăn; xem xét điều chỉnh việc nâng kinh phí bố trí trong công tác bảo dưỡng thường xuyên giai đoạn 2024-2027 theo định mức bảo đảm phù hợp với điều kiện thực tế và của từng địa phương. Sửa đổi các quy định về đầu tư các vị trí giao cắt giữa đường sắt và đường bộ; nghiên cứu đề xuất cho phép rà soát một số đường dân sinh, có lịch sử hình thành từ lâu, lưu lượng giao thông lớn, hiện không thể xây dựng đường gom thành đường ngang hợp pháp để đảm bảo TTATGT theo đề nghị của địa phương.

- Trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng hải và đường thủy nội địa:

+ Xem xét, báo cáo Chính phủ chỉ đạo việc (i) phân cấp cho địa phương thực hiện công tác quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải đối với các dự án, công trình do ngân sách địa phương thực hiện một phần hoặc toàn phần; (ii) đẩy mạnh phân cấp việc quản lý các cảng, bến, tuyến luồng đường thủy nội địa cho địa phương quản lý; (iii) phân định ranh giới hành chính trên biển giữa các địa phương tạo điều kiện thuận lợi trong công tác quản lý phương tiện thủy nội địa của các địa phương.

+ Xem xét ban hành hướng dẫn về: (i) xác định, quản lý luồng, tuyến phù hợp với hiện trạng các địa phương ven biển để tránh gây lãng phí cũng như tránh chồng chéo trong công tác quản lý về hoạt động ĐTNĐ và hoạt động hàng hải; (ii) quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước; (ii) đăng ký, đăng kiểm đối với trường hợp phương tiện thủy nội địa đã sử dụng nhiều năm, không có hồ sơ gốc và chưa đăng ký, đăng kiểm. Nghiên cứu xem xét hỗ trợ kinh phí bằng nguồn ngân sách Trung ương hoặc địa phương dành cho người đồng bào dân tộc thiểu số, điều kiện kinh tế khó khăn, đi lại vất vả, đặc biệt vùng sâu, vùng xa, miền núi để người dân có điều kiện tham gia học tập và thực thi pháp luật.

+ Tập trung chỉ đạo: (i) rà soát các quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ ĐTNĐ (có liên quan đến cơ chế hoạt động, cơ cấu tổ chức, nhân sự, vai trò quản lý nhà nước chuyên ngành cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trong lĩnh vực đường thủy nội địa); (ii) rà soát các quy định mức thu, chế độ thu, nộp,

quản lý và sử dụng phí, lệ phí áp dụng tại cảng, bến thủy nội địa cho phù hợp với thực tiễn; (iii) khảo sát, xử lý các bất cập về hạ tầng giao thông ĐTNĐ trên các tuyến sông do Trung ương quản lý; triển khai cắm mốc hàng lang bảo vệ luồng ĐTNĐ trên một số tuyến sông thuộc phạm vi quản lý.

- *Trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường sắt:*

+ Nghiên cứu lập Đề án xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt đối với đoạn đường sắt, dự án đường sắt qua địa bàn các tỉnh, trong đó giao đơn vị cụ thể làm chủ đầu tư; sau khi hoàn thành bàn giao hồ sơ chò địa phương quản lý, cập nhật vào hồ sơ địa chính.

+ Tăng cường phân cấp, phân quyền cho UBND cấp tỉnh thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt. Tổng kết, đánh giá, rút kinh nghiệm việc đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị đã đưa vào vận hành thương mại để đề xuất Chính phủ báo cáo Quốc hội những chính sách phù hợp nhằm khuyến khích xây dựng đường sắt đô thị trong quá trình sửa đổi, bổ sung Luật Đường sắt.

- *Trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng không:*

+ Xem xét triển khai và đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện dự án nâng cấp, mở rộng sân bay đã được Bộ GTVT đưa vào kế hoạch đầu tư công trung hạn và đã phê duyệt dự án để triển khai thực hiện (Sân bay Côn Đảo, sân bay Tuy Hòa và sân bay Pleiku, ...).

+ Phối hợp với Bộ Quốc phòng và Bộ Công an trong quản lý máy bay không người lái, phương tiện bay không người lái để bảo đảm an toàn cho HKDD. Phối hợp với các địa phương trong: (i) Thực hiện dịch vụ vận chuyển hành khách, xây dựng các tuyến đường để kết nối từ khu trung tâm đô thị, trung tâm du lịch đến các CHK và ngược lại; (ii) Điều chỉnh mở rộng nút giao thông đến và đi từ các nhà ga của CHK.

4.2. Bộ Công an

- Nghiên cứu rà soát sửa đổi, bổ sung, ban hành các quy định có liên quan về công tác xây dựng, thu thập, quản lý, khai thác thông tin trong cơ sở dữ liệu về TTATGT và các quy định khác nhằm phục vụ công tác quản lý nhà nước về TTATGT.

- Tổ chức triển khai Đề án "Đầu tư lắp đặt camera giám sát, chỉ huy điều hành giao thông phục vụ an ninh trật tự và xử lý vi phạm hành chính"; bổ sung thêm cho các địa phương về trang bị, phương tiện phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT.

- Hiện đại hoá các trung tâm chỉ huy giao thông; bảo đảm kết nối, chia sẻ cơ sở dữ liệu về TTATGT đường bộ giữa các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan; tăng cường việc mở các lớp tập huấn nghiệp vụ và tập huấn cấp giấy chứng nhận cán bộ kiểm định phương tiện trong Công an nhân dân; xây dựng lực lượng Cảnh sát giao thông chính quy, tinh nhuệ, hiện đại đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ bảo đảm TTATGT.

- Phối hợp với (i) Bộ Y tế nghiên cứu, xây dựng, ban hành Thông tư quy

định về công tác xét nghiệm ma túy đối với người bị TNGT; quy định về xác định nồng độ cồn và nồng độ cồn nội sinh trong máu; (ii) Phối hợp với Bộ GTVT nghiên cứu, lắp đặt các công trình kiểm tra tải trọng xe tại các trạm thu phí trên các tuyến quốc lộ trọng điểm; (iii) Bộ Tài nguyên và Môi trường xem xét ban hành quy định về mức giới hạn chính trên các tuyến sông tạo điều kiện thuận lợi cho việc xác định vi phạm, xử lý triệt để các hành vi lợi dụng địa phận giáp ranh giữa các tỉnh, thành phố để khai thác cát, sỏi lòng sông trái phép.

4.3. Các Bộ, ngành, cơ quan, đơn vị có liên quan

Các Bộ, ngành, cơ quan, đơn vị, trên cơ sở chức năng, nhiệm vụ được giao, Đoàn giám sát kiến nghị:

- Tiếp tục thể chế hóa các chủ trương, đường lối, các văn bản chỉ đạo của Đảng, cụ thể hóa các quy định Hiến pháp, pháp luật của Nhà nước về bảo đảm TTATGT theo chức năng, nhiệm vụ.

- Tập trung rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện thể chế, cơ chế, chính sách pháp luật về TTATGT theo chức năng, nhiệm vụ được giao, đáp ứng kịp thời yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật. Kịp thời ban hành các văn bản chỉ đạo, hướng dẫn thực hiện để các địa phương, cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan có cơ sở để triển khai, tổ chức thực hiện.

- Nghiên cứu các giải pháp bảo đảm TTATGT phù hợp với từng đối tượng, từng vùng, miền, khu vực; xây dựng, tích hợp, lồng ghép kiến thức pháp luật về TTATGT vào chương trình giảng dạy trong nhà trường và các cơ sở giáo dục khác phù hợp với từng ngành học, cấp học; nghiên cứu đưa nội dung hướng dẫn, đào tạo kỹ năng tham gia giao thông an toàn đối với học sinh, sinh viên ngay từ trên ghế nhà trường.

- Đẩy mạnh cải cách hành chính, tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ, các phần mềm trên nền tảng công nghệ số trong công tác bảo đảm TTATGT.

4.4. Đối với Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

- Tăng cường hơn nữa công tác lãnh đạo, chỉ đạo, phối hợp thực hiện quyết liệt các giải pháp để phát huy sức mạnh của cả hệ thống chính trị trong công tác bảo đảm TTATGT.

- Đẩy mạnh tuyên truyền giáo dục, phổ biến quy định pháp luật về bảo đảm TTATGT; thường xuyên đổi mới, đa dạng hoá các hình thức tuyên truyền về TTATGT phù hợp với đặc điểm tình hình của địa phương, tạo sự chuyển biến tích cực trong nhận thức và hành vi của người tham gia giao thông.

- Quan tâm bố trí, bổ sung kinh phí, ngân sách; đầu tư cơ sở vật chất, phương tiện, các điều kiện bảo đảm phục vụ công tác bảo đảm TTATGT; tập trung nguồn lực để phát triển vận tải hành khách công cộng. Nâng cao chất lượng, đẩy nhanh tiến độ các dự án xây dựng, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông; kịp thời bổ sung hệ thống báo hiệu giao thông đường bộ, khắc phục các bất hợp lý trong tổ chức giao thông, không để hình thành các "điểm đen" về TNGT.

- Quan tâm quy hoạch, hoàn thiện và đưa vào sử dụng các khu nuôi trồng thủy, hải sản, khu neo đậu, tránh trú bão cho tàu cá để xử lý dứt điểm tình trạng người dân lấn chiếm hành lang bảo vệ luồng hàng hải và các khu neo đậu tàu biển, xử lý dứt điểm các điểm tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn trong vùng nước cảng biển, bảo đảm an toàn hàng hải và đường thủy nội địa.

- Tổ chức kiểm tra, rà soát việc thực hiện quy định pháp luật về TTATGT; công tác tuần tra, kiểm soát xử lý các vi phạm quy định về TTATGT; thực hiện rà soát, khảo sát, kiến nghị xử lý, khắc phục các điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT trên địa bàn; rà soát, kiện toàn Ban ATGT các cấp ở địa phương.

Trên đây là Báo cáo kết quả giám sát của Đoàn Giám sát về chuyên đề “Việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông từ năm 2009 đến hết năm 2023”. Đoàn Giám sát xin trân trọng báo cáo UBTVQH xem xét, cho ý kiến./.

Nơi nhận:

- Như trên;
 - Chính phủ;
 - Thủ tướng Chính phủ;
 - Ủy ban Trung ương MTTQVN;
 - HĐDT, các UB của QH, các cơ quan thuộc UBTVQH;
 - VPTWĐ, VPCTN, VPCP, VPQH;
 - Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
 - Đoàn ĐBQH, HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương;
 - Các vị ĐBQH;
 - Thành viên ĐGS;
 - Lưu: HC, QPAN, PVHĐGS
- Epas: 111854

**TM. ĐOÀN GIÁM SÁT
TRƯỞNG ĐOÀN**



**PHÓ CHỦ TỊCH QUỐC HỘI
Trần Quang Phương**

1

1



11

PHỤ LỤC A-1

Danh mục các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực đường bộ
(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/11/2024 của Đoàn giám sát)

STT	Tên loại văn bản	Số, ngày ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Thời điểm có hiệu lực
LUẬT, NGHỊ QUYẾT				
1	Luật	Số 23/2008/QH12 ngày 13/11/2008	Luật Giao thông đường bộ	01/07/2009
2	Luật	Số 15/2012/QH13 ngày 20/6/2012	Xử lý vi phạm hành chính 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020)	01/7/2013
3	Luật	Số 44/2019/QH14 ngày 14/6/2019	Phòng, chống tác hại của rượu, bia	01/01/2020
4	Nghị quyết	Số 73/2022/QH15 ngày 15/11/2022	Thí điểm đấu giá biển số xe	01/7/2023
NGHỊ ĐỊNH, QUYẾT ĐỊNH				
5	Nghị định	Số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010	Nghị định của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.	15/4/2010
6	Nghị định	Số 118/2021/NĐ-CP ngày 23/12/2021	Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính	01/01/2022
7	Nghị định	Số 32/2014/NĐ-CP ngày 22/4/2014	Nghị định của Chính phủ về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc	10/6/2014
8	Nghị định	Số 64/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016	Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.	01/7/2016
9	Nghị định	Số 65/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016	Nghị định của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe.	01/7/2016

STT	Tên loại văn bản	Số, ngày ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Thời điểm có hiệu lực
10	Nghị định	Số 125/2018/NĐ-CP ngày 19/9/2018	Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 64/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.	19/9/2018
11	Nghị định	Số 138/2018/NĐ-CP ngày 08 /10/2018	Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định số 65/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ cơ sở đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe.	01/12/2018
12	Nghị định	Số 56/2019/NĐ-CP1 ngày 24/6/2019	Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải trong Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch.	24/06/2019
13	Nghị định	Số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019	Nghị định của Chính phủ ban hành Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.	01/01/2020
14	Nghị định	Số 10/2020/NĐ-CP Ngày 17/01/2020	Nghị định của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.	02/04/2020
15	Nghị định	Số 117/2021/NĐ-CP Ngày 22/12/2021	Nghị định của Chính phủ về việc Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP Ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.	15/02/2022
16	Nghị định	Số 119/2021/NĐ-CP Ngày 24/12/2021	Nghị định của Chính phủ quy định về trình tự, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép vận tải đường bộ qua biên giới.	15/02/2022
17	Nghị định	Số 123/2021/NĐ-CP Ngày 28/12/2021	Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng.	01/01/2022
18	Nghị định	Số 47/2022/NĐ-CP Ngày 19/7/2022	Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.	01/9/2022
19	Nghị định	Số 70/2022/NĐ-CP	Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực đường bộ	01/11/2022

STT	Tên loại văn bản	Số, ngày ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Thời điểm có hiệu lực
		Ngày 27/09/2022		
20	Nghị định	Số 25/2023/NĐ-CP Ngày 19/5/2023	Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2014/NĐ-CP Ngày 22 tháng 4 năm 2014 về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc	15/07/2023
21	Nghị định	Số 109/2009/NĐ-CP ngày 01/12/2009	Nghị định của Chính phủ quy định về tín hiệu của xe được quyền ưu tiên	01/02/2010
22	Nghị định	Số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010	Nghị định của Chính phủ quy định việc huy động các lực lượng Cảnh sát khác và công an xã phối hợp với Cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong trường hợp cần thiết	01/6/2010
23	Nghị định	Số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019	Nghị định của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt	01/01/2020
24	Nghị định	Số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021	Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng	01/01/2022
25	Nghị định	Số 135/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021	Nghị định của Chính phủ quy định về danh mục, việc quản lý, sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ và quy trình thu thập, sử dụng dữ liệu thu được từ phương tiện, thiết bị kỹ thuật do cá nhân, tổ chức cung cấp để phát hiện vi phạm hành chính	01/01/2022
26	Nghị định	Số 39/2023/NĐ-CP ngày 26/6/2023	Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết một số điều Nghị quyết số 73/2022/QH15 ngày 15 tháng 11 năm 2022 của Quốc hội về thí điểm đầu giá biển số xe ô tô	01/7/2023
27	Quyết định	Số 19/2020/QĐ-TTg Ngày 17/6/2020	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử không dừng	01/08/2020
THÔNG TƯ, THÔNG TƯ LIÊN TỊCH				
28	Thông tư	Số 08/2009/TT-BGTVT Ngày 23/6/2009	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT Hướng dẫn việc sử dụng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự để vận chuyển hành khách, hàng hóa	08/8/2009
29	Thông tư	Số 06/2011/TT-BGTVT Ngày 07/3/2011	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ	21/4/2011

STT	Tên loại văn bản	Số, ngày ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Thời điểm có hiệu lực
30	Thông tư	Số 26/2012/TT-BGTVT Ngày 20/7/2012	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác	15/9/2012
31	Thông tư	Số 49/2012/TT-BGTVT Ngày 12/12/2012	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Bến xe khách	01/07/2013
32	Thông tư	Số 07/2013/TT-BGTVT Ngày 03/5/2013	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý, vận hành và khai thác hệ thống thông tin giấy phép lái xe	01/7/2013
33	Thông tư	Số 11/2014/TT-BGTVT Ngày 29/4/2014	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn công tác thiết kế, thi công, nghiệm thu cầu treo và cầu trên đường dân sinh, đường giao thông nông thôn	15/6/2014
34	Thông tư	Số 12/2014/TT-BGTVT Ngày 29/4/2014	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn về quy trình khai thác, vận hành, quản lý cầu treo, cầu trên đường dân sinh, đường giao thông nông thôn	15/6/2014
35	Thông tư	Số 17/2014/TT-BGTVT Ngày 27/5/2014	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định tiêu chuẩn chức danh làm việc tại Trạm KTTTX trên đường bộ.	01/8/2014
36	Thông tư	Số 22/2014/TT-BGTVT Ngày 06/6/2014	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn xây dựng quy trình vận hành, khai thác bến phà, bến khách ngang sông sử dụng phà một lối chở hành khách và xe ô tô	01/8/2014
37	Thông tư	Số 32/2014/TT-BGTVT Ngày 08/8/2014	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn về quản lý, vận hành khai thác đường giao thông nông thôn.	01/10/2014
38	Thông tư	Số 46/2014/TT-BGTVT Ngày 06/10/2014	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 08/2009/TT-BGTVT ngày 23/6/2009 hướng dẫn việc sử dụng xe thô sơ, xe gắn máy, xe mô tô ba bánh và các loại xe tương tự để vận chuyển hành khách, hàng hóa	01/12/2014
39	Thông tư	Số 73/2014/TT-BGTVT Ngày 15/12/2014	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành bổ sung quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị giám sát hành trình xe ô tô QCVN 31:2014/BGTVT	15/4/2015
40	Thông tư	Số 84/2014/TT-BGTVT Ngày 31/12/2014	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức giao thông và đặt biển báo hiệu hạn chế trọng lượng xe qua cầu đường bộ	01/3/2015
41	Thông tư	Số 90/2014/TT-BGTVT Ngày 31/12/2014	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn một số nội dung về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc	01/3/2015
42	Thông tư	Số 08/2015/TT-BGTVT Ngày 14/4/2015	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về định mức chi phí cứu hộ trên đường cao tốc	01/6/2015

STT	Tên loại văn bản	Số, ngày ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Thời điểm có hiệu lực
43	Thông tư	Số 09/2015/TT-BGTVT Ngày 15/4/2015	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về cung cấp, quản lý và sử dụng dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô	01/6/2015
44	Thông tư liên tịch	Số 24/2015/TTLT-BYT-BGTVT Ngày 21/08/2015	Thông tư liên tịch của Bộ trưởng Bộ Y tế và Bộ trưởng Bộ GTVT Quy định tiêu chuẩn sức khỏe của người lái xe và điều kiện của cơ sở y tế khám sức khỏe người lái xe.	10/10/2015
45	Thông tư	Số 29/2015/TT-BGTVT Ngày 06/7/2015	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế	01/10/2015
46	Thông tư	Số 38/2015/TT-BGTVT Ngày 30/7/2015	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 11/2014/TT-BGTVT ngày 29 tháng 4 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn công tác thiết kế, thi công và nghiệm thu cầu treo dân sinh	15/9/2015
47	Thông tư	Số 46/2015/TT-BGTVT Ngày 07/9/2015	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ	01/12/2015
48	Thông tư	Số 50/2015/TT-BGTVT Ngày 23/9/2015	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	01/01/2016
49	Thông tư	Số 73/2015/TT-BGTVT Ngày 11/11/2015	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 49/2013/TT-BGTVT ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe ô tô khách	01/04/2016
50	Thông tư	Số 79/2015/TT-BGTVT Ngày 10/12/2015	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm sát hạch lái xe (QCVN 40:2015/BGTVT)	01/04/2016
51	Thông tư	Số 35/2016/TT-BGTVT Ngày 15/11/2016	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định mức giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do Bộ Giao thông vận tải quản lý	01/1/2017
52	Thông tư	Số 12/2017/TT-BGTVT Ngày 15/4/2017	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.	01/6/2017
53	Thông tư	Số 29/2017/TT-BGTVT Ngày 01/9/2017	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo thẩm tra viên và quản lý chứng chỉ thẩm tra viên an toàn giao thông đường bộ.	15/10/2017

STT	Tên loại văn bản	Số, ngày ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Thời điểm có hiệu lực
54	Thông tư	Số 35/2017/TT-BGTVT Ngày 09/10/2017	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23 tháng 9 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.	01/12/2017
55	Thông tư	Số 37/2018/TT-BGTVT Ngày 07/6/2018	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ	24/7/2018
56	Thông tư	Số 45/2018/TT-BGTVT Ngày 13/8/2018	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 90/2014/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2014 hướng dẫn một số nội dung về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc	01/10/2018
57	Thông tư	Số 03/2019/TT-BGTVT Ngày 11/01/2019	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về phòng, chống và khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường bộ	28/03/2019
58	Thông tư	Số 04/2019/TT-BGTVT Ngày 23/01/2019	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tuần đường, tuần kiểm để bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	28/03/2019
59	Thông tư	Số 22/2019/TT-BGTVT Ngày 12/6/2019	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đăng ký xe máy chuyên dùng	01/08/2019
60	Thông tư	Số 31/2019/TT-BGTVT Ngày 29/8/2019	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông trên đường bộ	15/10/2019
61	Thông tư	Số 38/2019/TT-BGTVT Ngày 08/10/2019	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 12/ 2017/TT-BGTVT Ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ	01/12/2019
62	Thông tư	Số 48/2019/TT-BGTVT Ngày 17/12/2019	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo chất lượng thực hiện và việc áp dụng hình thức bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.	15/02/2020
63	Thông tư	Số 54/2019/TT-BGTVT Ngày 31/12/2019	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ	01/01/2020
64	Thông tư	Số 12/2020/TT-BGTVT Ngày 29/5/2020	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.	15/7/2020

STT	Tên loại văn bản	Số, ngày ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Thời điểm có hiệu lực
65	Thông tư	Số 13/2020/TT-BGTVT Ngày 29/9/2020	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT Ngày 23 tháng 9 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định Số 11/2010/NĐ-CP Ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	15/08/2020
66	Thông tư	Số 31/2020/TT-BGTVT Ngày 08/12/2020	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định khung giá dịch vụ sử dụng phà thuộc tuyến quốc lộ được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách Nhà nước, do Trung ương quản lý	01/02/2021
67	Thông tư	Số 36/2020/TT-BGTVT Ngày 24/12/2020	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về chế độ báo cáo định kỳ trong lĩnh vực đường bộ	15/02/2021
68	Thông tư	Số 37/2020/TT-BGTVT Ngày 28/12/2020	Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành 02 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị phục vụ quản lý đào tạo lái xe	01/7/2021
69	Thông tư	Số 40/2020/TT-BGTVT Ngày 30/12/2020	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định đấu thầu, đặt hàng cung cấp dịch vụ sự nghiệp công vận hành khai thác bến phà đường bộ do Bộ Giao thông vận tải quản lý sử dụng nguồn kinh phí chi thường xuyên của ngân sách trung ương	15/02/2021
70	Thông tư	Số 01/2021/TT-BGTVT Ngày 27/01/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT Ngày 06 tháng 7 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế và Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT Ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.	15/3/2021
71	Thông tư	Số 02/2021/TT-BGTVT Ngày 04/02/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT Ngày 29 tháng 5 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.	25/03/2021
72	Thông tư	Số 28/2021/TT-BGTVT Ngày 30/11/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 35/2016/TT-BGTVT Ngày 15 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định mức giá tối đa dịch vụ sử dụng đường bộ các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do Bộ GTVT quản lý	15/01/2022
73	Thông tư	Số 34/2021/TT-BGTVT Ngày 16/12/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT về quản lý hoạt động của Trạm kiểm tra tải trọng xe trên đường bộ	15/02/2022

STT	Tên loại văn bản	Số, ngày ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Thời điểm có hiệu lực
74	Thông tư	Số 39/2021/TT-BGTVT Ngày 31/12/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT Ngày 23 tháng 9 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định Số 11/2010/NĐ-CP Ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	15/02/2022
75	Thông tư	Số 40/2021/TT-BGTVT Ngày 31/12/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Định mức công tác thu tiền dịch vụ sử dụng đường bộ đối với các dự án xây dựng đường bộ để kinh doanh do Bộ GTVT quản lý	01/03/2022
76	Thông tư	Số 41/2021/TT-BGTVT Ngày 31/12/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 37/2018/TT-BGTVT của Bộ trưởng Bộ GTVT Ngày 07/6/2018 quy định về quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ.	15/02/2022
77	Thông tư	Số 43/2021/TT-BGTVT Ngày 31/12/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 03/2019/TT-BGTVT Ngày 11 tháng 01 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về phòng, chống và khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường bộ	01/03/2022
78	Thông tư	Số 44/2021/TT-BGTVT Ngày 31/12/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành định mức quản lý, bảo dưỡng thường xuyên đường bộ	01/03/2022
79	Thông tư	Số 45/2021/TT-BGTVT Ngày 31/12/2021	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về hoạt động trạm thu phí đường bộ	31/3/2022
80	Thông tư	Số 04/2022/TT-BGTVT Ngày 22/4/2022	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT Ngày 15 tháng 4 năm 2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.	15/6/2022
81	Thông tư	Số 17/2022/TT-BGTVT Ngày 15/7/2022	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT Ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ	15/9/2022
82	Thông tư	Số 37/2022/TT-BGTVT Ngày 30/12/2022	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 31/2020/TT-BGTVT ngày 08 tháng 12 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định khung giá dịch vụ sử dụng phà thuộc tuyến quốc lộ được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách Nhà nước, do Trung ương quản lý.	01/03/2023

STT	Tên loại văn bản	Số, ngày ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Thời điểm có hiệu lực
83	Thông tư	Số 01/2023/TT-BGTVT Ngày 07/03/2023	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn về lập, phê duyệt và công bố danh mục dự án; phương pháp và tiêu chuẩn đánh giá hồ sơ dự thầu, hồ sơ đề xuất trong đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư công trình dịch vụ chuyên ngành giao thông đường bộ	01/05/2023
84	Thông tư	Số 05/2023/TT-BGTVT Ngày 27/4/2023	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư liên quan đến lĩnh vực vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái	15/6/2023
85	Thông tư	Số 06/2023/TT-BGTVT Ngày 12/5/2023	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư liên quan đến quản lý, khai thác, sử dụng, bảo trì và bảo vệ đường bộ	01/7/2023
86	Thông tư	Số 07/2023/TT-BGTVT Ngày 24/5/2023	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều các Thông tư về trạm thu phí, giá dịch vụ sử dụng đường bộ	01/8/2023
87	Thông tư	Số 22/2023/TT-BGTVT Ngày 30/6/2023	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 03/2019/TT-BGTVT Ngày 11 tháng 01 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về phòng, chống và khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường bộ	15/8/2023
88	Thông tư	Số 35/2023/TT-BGTVT Ngày 13/12/2023	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 46/2015/TT-BGTVT ngày 07 tháng 9 năm 2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng và giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 02 năm 2024	01/02/2024
89	Thông tư	Số 37/2023/TT-BGTVT Ngày 13/12/2023	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT về quản lý hoạt động vận tải qua biên giới	01/03/2024
90	Thông tư	Số 41/2023/TT-BGTVT Ngày 29/12/2023	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ	15/02/2024
91	Thông tư	Số 48/2023/TT-BGTVT Ngày 31/12/2023	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 90/2014/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn một số nội dung về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc.	15/02/2024
92	Thông tư	Số 67/2019/TT-BCA ngày 28/11/2019	Quy định về thực hiện dân chủ trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông	15/01/2020

PHỤ LỤC A-2

Số liệu xử phạt vi phạm hành chính và tai nạn giao thông đường bộ từ năm 2019 đến hết năm 2023
 (Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26 / 11 /2024 của Đoàn giám sát)

Chi tiêu thống kê		Năm 2009	Năm 2010	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023	Tổng cộng
TN GT	Số vụ	52875	48301	43204	35820	30874	25238	22326	21094	19798	18490	17441	14811	11364	23172	21880	406688
	Số người chết	11091	11060	10800	9540	9627	8845	8435	8417	8089	8079	7476	6739	5699	13389	11498	138784
	Số người bị thương	57781	51958	47351	38170	31982	24637	20815	19035	16970	14732	13590	11127	8001	14598	15255	386002
Trường hợp vi phạm bị xử lý		5589635	6362907	6433922	7102156	5536203	4883692	4195258	4250114	4032822	3986982	3977555	3525724	2776242	2802454	3343322	68798988
Số tiền phạt xử phạt VPHC (Tỷ đồng)		1342	1601	1792.8	2331	2901	2839	2750	2597.242	2560.075	2481.408	2623.173	3132.2	2704.503	4033.607	6482.091	42171.099
Tạm giữ phương tiện		180781	226695	275666	711993	654105	644966	596110	680581	632078	601704	652078	584395	460085	614520	1070534	8586291
Trước GPLX		767027	739715	587580	378439	449223	403055	354189	374026	350927	346486	342393	307000	248667	388141	664197	6701065
Nồng độ cồn		-	27862	-	-	-	-	139684	18000	156163	171443	182782	185550	161497	308651	770679	2122311
Mũ bảo hiểm		-	940601	369815	615512	738689	642240	900748	800650	714082	647751	1018574	623673	570539	474922	424979	9482775
Quá trọng tải		-	-	-	-	-	101497	47895	72864	81473	59825	66537	110364	90453	94589	101437	826934
Ma túy		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	884	1410	1802	1818	2935	8849

* Nguồn: Theo Báo cáo số 613/BC-BCA-C08 ngày 31/3/2024 của Bộ Công an.

PHỤ LỤC B-2

Danh mục các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực đường sắt
(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/ 11 /2024 của Đoàn giám sát)

TT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản/ Trích yếu nội dung của văn bản	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành	Ghi chú
I	Luật					
1	Luật	06/2017/QH14	Luật Đường sắt	Quốc hội	16/6/2017	Còn hiệu lực
II	Nghị định: 04 Nghị định					
2	Nghị định	56/2018/NĐ-CP	Quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt	Chính phủ	16/4/2018	Còn hiệu lực
3	Nghị định	65/2018/NĐ-CP	Quy định chi tiết thi hành một số điều của luật đường sắt	Chính phủ	12/5/2018	Còn hiệu lực một phần (được sửa đổi, bổ sung bởi nghị định số 01/2022/NĐ-CP)
4	Nghị định	01/2022/NĐ-CP	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt.	Chính phủ	04/01/2022	Còn hiệu lực
5	Nghị định	75/2018/NĐ-CP	Quy định về tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và trang phục, phù hiệu của lực lượng bảo vệ trên tàu	Chính phủ	15/5/2018	Còn hiệu lực
III	Thông tư: 36 Thông tư					
1	Thông tư	09/2018/TT-BGTVT	Quy định về vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia	Bộ GTVT	02/3/2018	Còn hiệu lực
2	Thông tư	11/2018/TT-BGTVT	Quy định về cầu chung, giao thông trên khu vực cầu chung	Bộ GTVT	28/3/2018	Còn hiệu lực
3	Thông tư	12/2018/TT-BYT	Quy định về tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu	Bộ Y tế	04/5/2018	Còn hiệu lực
4	Thông tư	16/2018/TT-BGTVT	Quy định về quản lý, bảo trì công trình đường sắt quốc gia	Bộ GTVT	04/4/2018	Còn hiệu lực
5	Thông tư	20/2018/TT-BGTVT	Quy định về thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt	Bộ GTVT	26/4/2018	Còn hiệu lực
6	Thông tư	21/2018/TT-BGTVT	Quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt, di chuyển phương tiện giao thông đường sắt trong trường hợp đặc biệt	Bộ GTVT	27/4/2018	Hết hiệu lực

TT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản/ Trích yếu nội dung của văn bản	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành	Ghi chú
7	Thông tư	22/2018/TT-BGTVT	Quy định về vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia	Bộ GTVT	02/5/2018	Còn hiệu lực
8	Thông tư	23/2018/TT-BGTVT	Quy định về giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt và phân tích, thống kê báo cáo về sự cố, tai nạn giao thông đường sắt	Bộ GTVT	04/5/2018	Còn hiệu lực
9	Thông tư	24/2018/TT-BGTVT	Quy định về xây dựng biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt	Bộ GTVT	07/5/2018	Hết hiệu lực một phần Được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 24/2020/TT-BGTVT
10	Thông tư	25/2018/TT-BGTVT	Quy định về đường ngang và cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt	Bộ GTVT	14/5/2018	Còn hiệu lực
11	Thông tư	26/2018/TT-BGTVT	Quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện kết nối ray đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia; việc kết nối ray các tuyến đường sắt đô thị	Bộ GTVT	14/5/2018	Còn hiệu lực
12	Thông tư	27/2018/TT-BGTVT	Quy định về xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng	Bộ GTVT	14/5/2018	Còn hiệu lực
13	Thông tư	28/2018/TT-BGTVT	Quy định về kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang, cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt	Bộ GTVT	14/5/2018	Còn hiệu lực
14	Thông tư	29/2018/TT-BGTVT	Quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt	Bộ GTVT	14/5/2018	Còn hiệu lực
15	Thông tư	30/2018/TT-BGTVT	Ban hành 02 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt.	Bộ GTVT	14/5/2018	Còn hiệu lực
16	Thông tư	31/2018/TT-BGTVT	Quy định về thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị.	Bộ GTVT	15/5/2018	Còn hiệu lực
17	Thông tư	32/2018/TT-BGTVT	Ban hành 02 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt (QCVN 06, 08).	Bộ GTVT	15/5/2018	Còn hiệu lực
18	Thông tư	33/2018/TT-BGTVT	Quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo chức danh nhân viên	Bộ GTVT	15/5/2018	Hết hiệu lực

TT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản/ Trích yếu nội dung của văn bản	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành	Ghi chú
			đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt.			
19	Thông tư	32/2018/TT-BCA	Quy định về trình tự, nội dung kiểm tra, kiểm soát và xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường sắt của lực lượng Cảnh sát giao thông.	Bộ Công an	18/10/2018	Còn hiệu lực
20	Thông tư	34/2018/TT-BCA	Quy định trình tự điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt của lực lượng Cảnh sát giao thông.	Bộ Công an	15/10/2018	Còn hiệu lực
21	Thông tư	06/2019/TT-BGTVT	Quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản KCHTĐS quốc gia theo chất lượng thực hiện và chế độ, quy trình bảo trì tài sản KCHTĐS quốc gia.	Bộ GTVT	31/01/2019	Còn hiệu lực
22	Thông tư	11/2019/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 24/2018/TT-BGTVT ngày 07/5/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về xây dựng biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt	Bộ GTVT	11/3/2019	Còn hiệu lực
23	Thông tư	07/2020/TT-BGTVT	sửa đổi, bổ sung một số điều của thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15 tháng 5 năm 2018 của bộ trưởng bộ giao thông vận tải quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt	Bộ GTVT	12/3/2020	Hết hiệu lực
24	Thông tư	Số 24/2020/TT-BGTVT	sửa đổi, bổ sung một số điều của các thông tư quy định về chế độ báo cáo định kỳ trong lĩnh vực đường sắt	Bộ GTVT	13/10/2020	Còn hiệu lực
25	Thông tư	03/2021/TT-BGTVT	Quy định về quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia	Bộ GTVT	08/2/2021	Còn hiệu lực
26	Thông tư	05/2021/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh NVĐSTTPVCT; nội dung, chương trình đào tạo chức danh NVĐSTTPVCT; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu	Bộ GTVT	01-03-2021	Hết hiệu lực

TT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản/ Trích yếu nội dung của văn bản	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành	Ghi chú
			trên đường sắt và Thông tư số 24/2020/TT-BGTVT ngày 13 tháng 10 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về chế độ báo cáo định kỳ trong lĩnh vực đường sắt			
27	Thông tư	11/2021/TT-BGTVT	Hướng dẫn phương pháp định giá và quản lý giá dịch vụ sự nghiệp công trong lĩnh vực quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thực hiện theo phương thức đặt hàng sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên.	Bộ GTVT	21/5/2021	Hết hiệu lực một phần (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 25/2023/TT-BGTVT)
28	Thông tư	14/2021/TT-BGTVT	Thông tư bãi bỏ Điều 22 Thông tư số 31/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị	Bộ GTVT	28/7/2021	Còn hiệu lực
29	Thông tư	17/2021/TT-BGTVT	Quy định về phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai; ứng phó sự cố và cứu nạn trong lĩnh vực đường sắt.	Bộ GTVT	25/8/2021	Còn hiệu lực
30	Thông tư	số 27/2022/TT-BGTVT	Quy định ngưng hiệu lực thi hành của Thông tư số 24/2019/TT-BGTVT ngày 05 tháng 7 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống thiết bị phòng vệ đường ngang cảnh báo tự động QCVN 104:2019/BGTVT;	Bộ GTVT	28/11/2022	Còn hiệu lực
31	Thông tư	số 32/2022/TT-BGTVT	Ban hành quy định một số định mức Kinh tế - Kỹ thuật phục vụ việc xây dựng kế hoạch chạy tàu an sinh xã hội.	Bộ GTVT	09/12/2022,	Còn hiệu lực
32	Thông tư	số 11/2023/TT-BGTVT	Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 26/2018/TT-BGTVT ngày 14 tháng 5 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện kết nối ray đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia; việc kết nối ray các tuyến đường sắt đô thị.	Bộ GTVT	28/6/2023	Còn hiệu lực
33	Thông tư	số 14/2023/TT-BGTVT	Quy định về đăng ký PTGTĐS, di chuyển PTGTĐS trong trường hợp đặc biệt (thay thế Thông tư số 21/2018TT-BGTVT ngày 27/4/2018 và Thông tư số ngày 13/2021/TT-BGTVT ngày 26/7/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 21/2018TT-BGTVT ngày 27/4/2018).	Bộ GTVT	Ngày 30/6/2023	Còn hiệu lực

TT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản/ Trích yếu nội dung của văn bản	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành	Ghi chú
34	Thông tư	số 15/2023/TT-BGTVT	Quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt (thay thế Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018 và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 33/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018)	Bộ GTVT	Ngày 30/6/2023	Hết hiệu lực một phần (được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 25/2023/TT-BGTVT)
35	Thông tư	số 25/2023/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 11/2021/TT-BGTVT ngày 21/5/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT hướng dẫn phương pháp định giá dịch vụ sự nghiệp công trong lĩnh vực quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thực hiện theo phương thức đặt hàng sử dụng ngân sách nhà nước chi thường xuyên.	Bộ GTVT	Ngày 15/9/2023	Còn hiệu lực
36	Thông tư	số 26/2023/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 15/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt.	Bộ GTVT	Ngày 29/9/2023	Còn hiệu lực
37	Thông tư	số 29/2023/TT-BGTVT	Thông tư quy định về đường ngang và cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt (thay thế Thông tư 25/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 và Thông tư số 07/2022/TT-BGTVT ngày 31/5/2022)	Bộ GTVT	Ngày 29/9/2023	Còn hiệu lực
38	Thông tư	số 12/2018/TT-BYT	Thông tư số 12/2018/TT-BYT ngày 04/5/2018 của Bộ trưởng Bộ Y tế quy định tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.	Bộ Y tế	04/5/2018	Còn hiệu lực

*Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ

PHỤ LỤC B-3

Bảng thống kê tình hình xoá bỏ lỗi đi tự mở từ năm 2019-2023
(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-DGS ngày 26/ 11 /2024 của Đoàn giám sát)

Năm	Số lượng lỗi đi tự mở	Số lượng lỗi đi tự mở giảm so với năm trước	Tỉ lệ %
2018	4.100		
2019	4.022	71	1,73
2020	3.882	140	3,48
2021	3.805	77	1,98
2022	3.512	293	7,7
2023	3.316	196	5,6
Tổng cộng		777	

* Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ

PHỤ LỤC B-4

Đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt
(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/ 11 /2024 của Đoàn giám sát)

1. Thống kê số lượng PTGTĐS đã được cấp Giấy chứng nhận ĐKPTGTĐS

Năm	Loại phương tiện	Số lượng giấy chứng nhận ĐK		
		Cấp mới	Cấp lại	Thu hồi, xóa
2019	Toa xe	81	319	0
2020	Toa xe; Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	89	496	68
2021	Đầu máy; Toa xe; Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	209	06	0
2022	Đầu máy; Toa xe; Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	56	61	31
2023	Đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng di chuyển trên ĐS	47	95	14
	Tổng cộng	482	977	113

2. Thống kê số lượng PTGTĐS được cấp giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện

STT	Hình thức kiểm tra	Đường sắt quốc gia	Đường sắt chuyên dùng	Đường sắt đô thị	Tổng số lượt
1	Nhập khẩu	11	17	93	121
2	Sản xuất, lắp ráp	360	0	0	360
3	Hoán cải	206	85	0	291
4	Định kỳ	15.035	3.526	105	18.666
	Tổng cộng	15.612	3.628	198	19.438

*Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ

PHỤ LỤC B-5

Bảng thống kê số lượng Giấy phép lái tàu đã cấp giai đoạn 2019-2023
(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26 / 11 /2024 của Đoàn giám sát)

Năm	Cấp mới	Cấp lại	Thu hồi	Tổng cộng
2019	125	130	0	155
2020	81	282	0	363
2021	67	06	0	73
2022	150	148	0	298
2023	30	05	0	35
Tổng	453	571	0	924

PHỤ LỤC B-6

Bảng thống kê số lượng đường sắt chuyên dùng
(Kèm theo Báo cáo số /BC-ĐGS ngày / /2024 của Đoàn giám sát)

TT	Tên doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng	Chiều dài quản lý, khai thác (Km)	Tỉnh/ thành phố
1	Công ty TNHH MTV Apatit Việt Nam	75,08	Lào Cai
2	Công ty Gang thép Thái Nguyên	15,8	Thái Nguyên
3	Công ty than Núi Hồng		
4	Công ty Kho Vận Đá Bạc	173	Quảng Ninh
5	Công ty Tuyển than Cửa Ông		

* Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ

PHỤ LỤC B-7**Danh mục các quy chuẩn, tiêu chuẩn trong lĩnh vực đường sắt
sau khi Luật Đường sắt năm 2017 có hiệu lực thi hành
(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/ 11 /2024 của Đoàn giám sát)****1. BẢNG DANH MỤC QUY CHUẨN VIỆT NAM TRONG LĨNH VỰC ĐƯỜNG SẮT**

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
1	2018	QCVN 06:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về tín hiệu giao thông đường sắt	
2	2018	QCVN 08:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt	
3	2019	QCVN 104: 2019/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về hệ thống thiết bị đường ngang cảnh báo tự động.	Ngưng hiệu lực QCVN
4	2018	QCVN 15:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về yêu cầu an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt khi kiểm tra định kỳ	Thay thế QCVN 15:2011/BGTVT
5	2018	QCVN 18:2018/BGTVT	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra, nghiệm thu toa xe khi sản xuất, lắp ráp và xuất khẩu	Thay thế QCVN 18:2011/BGTVT
6	2018	QCVN 08:2018/BXD	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về công trình tàu điện ngầm.	

2. BẢNG DANH MỤC TIÊU CHUẨN VIỆT NAM TRONG LĨNH VỰC ĐƯỜNG SẮT

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
1	2018	TCVN 12268:2018	Ứng dụng đường sắt - Tấm lát cao su trên đường ngang - Yêu cầu kỹ thuật, phương pháp thử.	
2	2018	TCVN 12582:2018	Phương tiện giao thông đường sắt - Thiết bị chống ngủ gật - Yêu cầu kỹ thuật và tính năng hoạt động	
3	2019	TCVN 12698:2019	Hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị – Các yêu cầu và hướng dẫn sử dụng	
4	2019	TCVN 12701-1:2019 EN 60494-1:2013	Ứng dụng đường sắt - Thiết bị gom điện - Đặc tính kỹ thuật và phương pháp thử – Phần 1: Thiết bị gom điện trên các phương tiện đường sắt tốc độ cao	
5	2019	TCVN 12701-2:2019 EN 60494-2:2013	Ứng dụng đường sắt - Thiết bị gom điện - Đặc tính kỹ thuật và phương pháp thử - Phần 2: Thiết bị gom điện trên các phương tiện đường sắt đô thị và đường sắt nhẹ	

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
6	2019	TCVN 12581-1:2019	Ứng dụng đường sắt - Các yêu cầu về kết cấu của thân phương tiện giao thông đường sắt - Phần 1: Đầu máy và toa xe khách	
7	2019	TCVN 12581-2:2019	Ứng dụng đường sắt - Các yêu cầu về kết cấu của thân phương tiện giao thông đường sắt - Phần 2: Toa xe hàng	
8	2019	TCVN 12699:2019 EN 61373:2010	Ứng dụng đường sắt - Thiết bị trên phương tiện giao thông đường sắt - Các thử nghiệm va đập và rung động	
9	2019	TCVN 12700:2019 EN 13749:2011	Ứng dụng đường sắt - Bộ trục bánh xe và giá chuyển hướng - Phương pháp xác định các yêu cầu về kết cấu của khung giá chuyển hướng	
10	2019	TCVN 12580:2019	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống thông tin liên lạc, tín hiệu và xử lý - Các hệ thống tín hiệu điện tử liên quan đến an toàn	
11	2019	TCVN 12691:2019	Phương tiện giao thông đường sắt - Yêu cầu và phương pháp đo độ khói của đầu máy Diesel	
12	2020	TCVN 8893:2020	Cấp kỹ thuật đường sắt	
13	2020	TCVN 12315:2020	Hệ thống điều khiển chạy tàu bằng thông tin liên lạc (CBTC) - Các yêu cầu về hoạt động và chức năng	
14	2020	TCVN 13149-1:2020	Ghi đường sắt - Phần 1: Ghi khổ đường 1000 mm và khổ đường 1435 mm có tốc độ tàu 12 km/h - Ghi lồng có tốc độ tàu nhỏ hơn hoặc bằng 100 km/h	
15	2021	TCVN 13342:2021	Thiết kế đường sắt tốc độ cao – Tham số thiết kế tuyến đường	
16	2021	TCVN 13340:2021 IEC 62280:2014	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống thông tin liên lạc, tín hiệu và xử lý - Thông tin liên quan đến an toàn trong hệ thống truyền dẫn	
17	2021	TCVN 13335:2021	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống gom điện - Cần lấy điện, các phương pháp thử đối với dải tiếp xúc	
18	2021	TCVN 13336:2021	Ứng dụng đường sắt - Lắp đặt cố định - Nguyên tắc bảo vệ đối với hệ thống điện kéo xoay chiều và một chiều	
19	2021	TCVN 13337-3:2021	Ứng dụng đường sắt - Lắp đặt cố định - An toàn điện, nối đất và mạch điện hồi lưu Phần 3: Tương tác lẫn nhau giữa các hệ thống điện kéo xoay chiều và một chiều	
20	2021	TCVN 13338-1:2021	Ứng dụng đường sắt - Phối hợp cách điện Phần 1: Yêu cầu cơ bản - Khe hở không khí và chiều dài đường rò đối với các thiết bị điện, điện tử	

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
21	2021	TCVN 13338-2:2021	Ứng dụng đường sắt - Phối hợp cách điện Phần 2: Quá áp và bảo vệ liên quan	
22	2021	TCVN 13339:2021	Ứng dụng đường sắt - Cung cấp điện và phương tiện đường sắt - Tiêu chí kỹ thuật đối với sự phối hợp giữa cung cấp điện (trạm điện kéo) và phương tiện đường sắt	
23	2021	TCVN 13422:2021	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống đường sắt đô thị tự động (AUGT) - Các yêu cầu an toàn	
24	2021	TCVN 13423:2021	Ứng dụng đường sắt - Phương tiện đường sắt - Các biện pháp bảo vệ liên quan đến các nguy hiểm về điện	
25	2021	TCVN 13424:2021	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống lắp đặt cố định - Hệ thống lưu trữ năng lượng cố định đối với các hệ thống điện kéo một chiều	
26	2021	TCVN 13425:2021	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống lắp đặt cố định - Điện kéo - Các yêu cầu cụ thể đối với thiết bị cách điện composite sử dụng trong hệ thống đường dây điện tiếp xúc trên cao	
27	2021	TCVN 13426:2021	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống lắp đặt cố định - Các yêu cầu đối với việc thẩm định các công cụ mô phỏng được sử dụng để thiết kế hệ thống cung cấp điện kéo	
28	2021	TCVN 13427:2021	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống lắp đặt cố định - Máy biến áp điện kéo	
29	2021	TCVN 13428:2021	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống gom điện - Các yêu cầu và thẩm định phép đo tương tác động lực giữa cần gom điện và đường dây tiếp xúc trên cao	
30	2021	TCVN 13264:2021	Ứng dụng đường sắt - Hệ thống hãm - Bảo vệ chống trượt bánh xe	
31	2022	TCVN 13566-1:2022	Ứng dụng đường sắt - Đường ray - Tà vẹt và tấm đỡ bê tông - Phần 1: Yêu cầu chung	
32	2022	TCVN 13566-2:2022	Ứng dụng đường sắt - Đường ray - Tà vẹt và tấm đỡ bê tông - Phần 2: Tà vẹt bê tông dự ứng lực một khối	
33	2022	TCVN 13566-3:2022	Ứng dụng đường sắt - Đường ray - Tà vẹt và tấm đỡ bê tông - Phần 3: Tà vẹt bê tông cốt thép hai khối	
34	2022	TCVN 13566-4:2022	Ứng dụng đường sắt - Đường ray - Tà vẹt và tấm đỡ bê tông - Phần 4: Tấm đỡ bê tông dự ứng lực cho ghi và giao cắt	

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
35	2022	TCVN 13566-5:2022	Ứng dụng đường sắt – Đường ray – Tà vẹt và tấm đỡ bê tông – Phần 5: Cầu kiện đặc biệt	
36	2022	TCVN 13566-6:2022	Ứng dụng đường sắt – Đường ray – Tà vẹt và tấm đỡ bê tông – Phần 6: Thiết kế	
37	2022	TCVN 13594-1:2022	Thiết kế cầu đường sắt khổ 1435mm, vận tốc đến 350 km/h – Phần 1: Yêu cầu chung	
38	2022	TCVN 13594-2:2022	Thiết kế cầu đường sắt khổ 1435mm, vận tốc đến 350 km/h – Phần 2: Thiết kế tổng thể và đặc điểm vị trí	
39	2022	TCVN 13594-3:2022	Thiết kế cầu đường sắt khổ 1435mm, vận tốc đến 350 km/h – Phần 3: Tải trọng và tác động	
40	2022	TCVN 13594-4:2022	Thiết kế cầu đường sắt khổ 1435mm, vận tốc đến 350 km/h – Phần 4: Phân tích và đánh giá kết cấu	

3. BẢNG DANH MỤC TIÊU CHUẨN CƠ SỞ TRONG LĨNH VỰC ĐƯỜNG SẮT

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
1	2022	TCCS 03:2022/VNRA	Tiêu chuẩn nghiệm thu kiến trúc tầng trên đường sắt (phần duy tu bảo quản)	Thay thế TCCS 01:2012/VNRA
2	2022	TCCS 03:2022/VNRA	Tiêu chuẩn bảo trì công trình đường sắt thường (Bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Thay thế TCCS 02:2014/VNRA
3	2022	TCCS 04:2022/VNRA	Tiêu chuẩn vật tư, vật liệu, phụ kiện sử dụng trong công tác bảo trì công trình đường sắt	Thay thế TCCS 04:2014/VNRA
4	2022	TCCS 05:2022/VNRA	Tiêu chuẩn bảo trì công trình cầu, cống, hầm, đường sắt (bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Thay thế TCCS 05:2014/VNRA
5	2022	TCCS 06:2022/VNRA	Tiêu chuẩn vật tư, vật liệu, phụ kiện chủ yếu sử dụng trong công tác bảo trì công trình cầu, cống, hầm, kiến trúc đường sắt	Thay thế TCCS 06:2014/VNRA
6	2022	TCCS 07:2022/VNRA	Bảo trì công trình đường sắt thường (Bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Trên cơ sở TCCS 02:2014/VNRA
7	2022	TCCS 08:2022/VNRA	Tiêu chuẩn bảo trì công trình thông tin đường sắt (bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Thay thế TCCS 08:2014/VNRA

TT	Năm	Mã hiệu	Tên	Ghi chú
8	2022	TCCS 09:2022/VNRA	Tiêu chuẩn bảo trì công trình tín hiệu đường sắt (bảo trì và nghiệm thu sản phẩm)	Thay thế TCCS 09:2014/VNRA
9	2022	TCCS 10:2022/VNRA	Tiêu chuẩn vật tư, vật liệu, thiết bị, linh kiện sử dụng trong công tác bảo trì công trình Thông tin Tín hiệu đường sắt	Thay thế TCCS 10:2014/VNRA
10	2022	TCCS 01:2022/VNRA	Thiết kế Cầu đường sắt theo trạng thái giới hạn	
11	2022	TCCS 02:2022/VNRA	Tà vệt sợi tổng hợp – Yêu cầu kỹ thuật, phương pháp thử, thi công và nghiệm thu –Phần 1: Trên đường và cầu đường sắt	
12	2022	TCCS 11:2022/VNRA	Đánh giá tác động môi trường cho các dự án phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt	

* Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ

PHỤ LỤC C-1**Số liệu tai nạn giao thông từ năm 2015 đến năm 2023***(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-DGS ngày 26/11/2024 của Đoàn giám sát)*

Năm	Số vụ tai nạn	Số người chết	Số người bị thương
2015	94	71	13
2016	114	72	16
2017	99	45	16
2018	83	46	6
2019	61	26	9
2020	69	47	7
2021	53	35	1
2022	32	45	0
2023	57	31	10
Tổng	662	418	78

** Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ*

PHỤ LỤC C-2**Danh mục các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực đường thủy nội địa***(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26 / 11 /2024 của Đoàn giám sát)*

TT	SỐ, KÝ HIỆU	TÊN VĂN BẢN	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành
I	LUẬT			
1	23/2004/QH11	Luật Giao thông ĐTNĐ.	Quốc hội	15/6/2004
2	48/2014/QH13	Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông ĐTNĐ	Quốc hội	17/6/2014
II	NGHỊ ĐỊNH			
1	24/2015/NĐ-CP	Nghị định quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Giao thông ĐTNĐ và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông ĐTNĐ.	Chính phủ	27/02/2015
2	51/2005/NĐ-CP	Nghị định quy định nguồn tài chính và quản lý, sử dụng nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì ĐTNĐ.	Chính phủ	11/04/2005
3	42/2020/NĐ-CP	Nghị định quy định danh mục hàng hóa nguy hiểm, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên ĐTNĐ.	Chính phủ	08/4/2020
4	05/2017/NĐ-CP	Nghị định quy định về xử lý tài sản chìm đắm trên tuyến ĐTNĐ, vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam.	Chính phủ	16/01/2017
5	110/2014/NĐ-CP	Nghị định quy định điều kiện kinh doanh vận tải ĐTNĐ	Chính phủ	20/11/2014
6	111/2014/NĐ-CP	Nghị định quy định niên hạn sử dụng đối với phương tiện thủy nội địa	Chính phủ	20/11/2014
7	78/2016/NĐ-CP	Nghị định quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa	Chính phủ	01/7/2016
8	45/2018/NĐ-CP	Nghị định quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông ĐTNĐ	Chính phủ	13/3/2018
9	128/2018/NĐ-CP	Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực ĐTNĐ	Chính phủ	24/9/2018
10	159/2018/NĐ-CP	Nghị định về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước ĐTNĐ	Chính phủ	28/11/2018
11	48/2019/NĐ-CP	Nghị định quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước	Chính phủ	05/6/2019
12	08/2021/NĐ-CP	Nghị định quy định về quản lý hoạt động ĐTNĐ	Chính phủ	28/01/2021

TT	SỐ, KÝ HIỆU	TÊN VĂN BẢN	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành
13	139/2021/NĐ-CP	Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính lĩnh vực giao thông vận tải ĐTNĐ	Chính phủ	31/12/2021
14	54/2022/NĐ-CP	Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 78/2016/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2016 của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa và Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động ĐTNĐ	Chính phủ	22/8/2022
III	QUYẾT ĐỊNH			
1	51/2015/QĐ-TTg	Quyết định quy định tổ chức tìm kiếm, cứu nạn giao thông ĐTNĐ	TT Chính phủ	14/10/2015
2	21/2022/QĐ-TTg	Quyết định về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải ĐTNĐ.	TT Chính phủ	09/11/2022
IV	THÔNG TƯ			
1.	Lĩnh vực kết cấu hạ tầng			
1.1	10/2023/TT-BGTVT	Thông tư ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật quản lý, bảo trì ĐTNĐ	Bộ GTVT	22/6/2023
1.2	42/2021/TT-BGTVT	Thông tư quy định về công tác điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông ĐTNĐ	Bộ GTVT	31/12/2021
1.3	08/2020/TT-BGTVT	Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về báo hiệu ĐTNĐ Việt Nam	Bộ GTVT	17/4/2020
1.4	15/2016/TT-BGTVT	Thông tư quy định về quản lý ĐTNĐ	Bộ GTVT	30/6/2016
1.5	35/2012/TT-BGTVT	Thông tư quy định về lắp đặt kí hiệu kilômét - địa danh và cách ghi ký hiệu, số thứ tự trên báo hiệu ĐTNĐ	Bộ GTVT	6/9/2012
1.6	49/2018/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 35/2012/TT-BGTVT	Bộ GTVT	11/9/2018
1.7	46/2016/TT-BGTVT	Thông tư quy định cấp kỹ thuật ĐTNĐ	Bộ GTVT	29/12/2016
1.8	10/2021/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 46/2016/TT-BGTVT ngày 29 tháng 12 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định cấp kỹ thuật ĐTNĐ	Bộ GTVT	29/4/2021
1.9	21/2022/TT-BGTVT	Thông tư quy định về quản lý, bảo trì công trình thuộc kết cấu hạ tầng ĐTNĐ	Bộ GTVT	22/8/2022
1.10	33/2019/TT-BGTVT	Thông tư quy định về hoạt động nạo vét trong vùng nước ĐTNĐ	Bộ GTVT	06/9/2019
1.11	10/2020/TT-BGTVT	Thông tư quy định việc đặt hàng, đấu thầu cung cấp dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì ĐTNĐ quốc gia sử dụng NSNN từ nguồn kinh phí chi thường xuyên	Bộ GTVT	11/5/2020

TT	SỐ, KÝ HIỆU	TÊN VĂN BẢN	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành
1.12	32/2023/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 10/2020/TT-BGTVT ngày 11 tháng 5 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định việc đặt hàng, đấu thầu cung cấp dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì ĐTNĐ quốc gia sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên	Bộ GTVT	28/11/2023
1.13	36/2021/TT-BGTVT	Thông tư quy định công tác khảo sát luồng ĐTNĐ	Bộ GTVT	22/12/2021
1.14	22/2016/TT-BGTVT	Thông tư quy định về quản lý hoạt động của thủy phi cơ, sân bay chuyên dùng trên mặt nước, bãi cát, hạ cánh trên mặt nước	Bộ GTVT	01/9/2016
1.15	49/2017/TT-BGTVT	Thông tư ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật khảo sát ĐTNĐ	Bộ GTVT	15/12/2017
1.16	50/2017/TT-BGTVT	Thông tư quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên ĐTNĐ	Bộ GTVT	29/12/2017
1.17	08/2019/TT-BGTVT	Thông tư quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng giao thông ĐTNĐ theo chất lượng thực hiện	Bộ GTVT	28/02/2019
1.18	33/2023/TT-BGTVT	Thông tư Quy định về phân cấp quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải ĐTNĐ tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu	Bộ GTVT	28/11/2023
2.	Lĩnh vực phương tiện thủy nội địa			
2.1	75/2014/TT-BGTVT	Thông tư quy định về đăng ký phương tiện thủy nội địa	Bộ GTVT	19/12/2014
2.2	17/2018/TT-BGTVT	Thông tư quy định quản lý và khai thác thông tin nhận dạng tự động của tàu thuyền	Bộ GTVT	09/4/2018
2.3	65/2015/TT-BGTVT	Thông tư ban hành “Định mức kinh tế - kỹ thuật sửa chữa phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì ĐTNĐ”	Bộ GTVT	05/11/2015
2.4	48/2015/TT-BGTVT	Thông tư quy định về đăng kiểm phương tiện thủy nội địa	Bộ GTVT	22/9/2015
2.5	16/2023/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các thông tư quy định về đăng kiểm phương tiện thủy nội địa	Bộ GTVT	30/6/2023
2.6	49/2015/TT-BGTVT	Thông tư quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ và quyền hạn của lãnh đạo, đăng kiểm viên và nhân viên nghiệp vụ của đơn vị đăng kiểm phương tiện thủy nội địa	Bộ GTVT	22/9/2015
2.7	43/2012/TT-BGTVT	Thông tư quy định các yêu cầu kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với tàu thủy lưu trú ngủ đêm, nhà hàng nổi, khách sạn nổi	Bộ GTVT	23/10/2012

TT	SỐ, KÝ HIỆU	TÊN VĂN BẢN	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành
2.8	20/2022/TT-BGTVT	Thông tư quy định về các biểu mẫu giấy chứng nhận, số an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cấp cho tàu biển, ụ nổi, kho chứa nổi, giàn di động, phương tiện thủy nội địa và sản phẩm công nghiệp sử dụng cho phương tiện thủy nội địa.	Bộ GTVT	29/7/2022
2.9	12/2019/TT-BGTVT	Thông tư ban hành Định mức kinh tế - kỹ thuật các hao phí ca máy cho các phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì ĐTNĐ.	Bộ GTVT	11/3/2019
2.10	18/2023/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số nội dung của Định mức kinh tế - kỹ thuật các hao phí ca máy cho các phương tiện chuyên dùng trong công tác quản lý, bảo trì ĐTNĐ kèm theo Thông tư số 12/2019/TT-BGTVT ngày 11 tháng 3 năm 2019 của Bộ GTVT.	Bộ GTVT	30/6/2023
2.11	42/2017/TT-BGTVT	Thông tư quy định điều kiện của người điều khiển phương tiện, nhân viên phục vụ, trang thiết bị, chất lượng dịch vụ trên phương tiện vận tải khách du lịch.	Bộ GTVT	15/11/2017
3	Lĩnh vực vận tải			
3.1	34/2019/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định về vận tải ĐTNĐ	Bộ GTVT	06/9/2019
3.2	61/2015/TT-BGTVT	Thông tư quy định về vận tải hàng hóa trên ĐTNĐ	Bộ GTVT	02/11/2015
3.3	80/2014/TT-BGTVT	Thông tư quy định về vận tải hành khách ĐTNĐ.	Bộ GTVT	30/12/2014
3.4	59/2015/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 80/2014/TT-BGTVT	Bộ GTVT	30/10/2015
3.5	08/2012/TT-BGTVT	Thông tư hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải thủy.	Bộ GTVT	23/3/2012
3.6	03/2013/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 08/2012/TT-BGTVT ngày 23/3/2012 hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải thủy.	Bộ GTVT	29/3/2013
3.7	13/2023/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của tại các Thông tư hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải đường thủy.	Bộ GTVT	30/6/2023
3.8	16/2013/TT-BGTVT	Thông tư quy định về tuyến quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam.	Bộ GTVT	30/7/2013
3.9	24/2022/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung các Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam	Bộ GTVT	13/10/2022

TT	SỐ, KÝ HIỆU	TÊN VĂN BẢN	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành
3.10	66/2014/TT-BGTVT	Thông tư quy định về vận tải hành khách, hành lý, bao gửi bằng tàu cao tốc giữa các cảng, bến, vùng nước thuộc nội thủy Việt Nam và qua biên giới.	Bộ GTVT	12/11/2014
4	Lĩnh vực thuyền viên, người lái phương tiện			
4.1	39/2019/TT-BGTVT	Thông tư quy định trách nhiệm của chủ phương tiện, thuyền viên, người lái PT, đảm nhiệm chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên PT thủy nội địa	Bộ GTVT	15/10/2019
4.2	33/2022/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 quy định trách nhiệm của chủ phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện, đảm nhiệm chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa.	Bộ GTVT	12/12/2022
4.3	01/2017/TT-BGTVT	Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật hệ thống phòng học chuyên môn, phòng thi, kiểm tra; xưởng thực hành; khu vực dạy thực hành lái và vận hành máy của cơ sở đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa.	Bộ GTVT	28/7/2017
4.4	03/2017/TT-BGTVT	Thông tư quy định nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa.	Bộ GTVT	20/01/2017
4.5	06/2020/TT-BGTVT	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ GTVT quy định nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa.	Bộ GTVT	09/3/2020
4.6	40/2019/TT-BGTVT	Thông tư Quy định thi, kiểm tra, cấp, cấp lại, chuyển đổi giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa	Bộ GTVT	15/10/2019
4.7	18/2005/QĐ-BGTVT	Quyết định ban hành quy định trách nhiệm và hình thức xử lý vi phạm trong công tác đào tạo, thi, kiểm tra, cấp, đổi bằng, chứng chỉ chuyên môn thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa.	Bộ trưởng Bộ GTVT	24/03/2005
5	Lĩnh vực cảng, bến thủy nội địa			
5.1	50/2014/TT-BGTVT	Thông tư quy định quản lý hoạt động của cảng, bến thủy nội địa	Bộ GTVT	17/10/2014
5.2	61/2014/TT-BGTVT	Thông tư quy định tiêu chí phân loại cảng thủy nội địa và công bố danh mục cảng thủy nội địa	Bộ GTVT	27/10/2014
5.3	69/2014/TT-BGTVT	Thông tư quy định trình tự, thủ tục xác nhận việc trình báo ĐTNĐ	Bộ GTVT	27/11/2014

TT	SỐ, KÝ HIỆU	TÊN VĂN BẢN	Cơ quan ban hành	Ngày ban hành
6	Lĩnh vực an toàn giao thông			
6.1	12/2018/TT-BGTVT	Thông tư quy định về công tác phòng, chống thiên tai trong lĩnh vực ĐTNĐ	Bộ GTVT	28/3/2018
6.2	15/2012/TT-BGTVT	Quy định về trang bị và sử dụng áo phao cứu sinh, dụng cụ nổi cứu sinh cá nhân trên phương tiện vận tải hành khách sang sông.	Bộ GTVT	10/5/2012

* Nguồn: Theo Công văn số 3067/BGTVT-VT ngày 22/3/2024 của Bộ GTVT

PHỤ LỤC C-3

Số liệu vận tải từ năm 2015 đến năm 2023

(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/ 11 /2024 của Đoàn giám sát)

	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023
A. HÀNH KHÁCH									
1. Vận chuyển (Triệu lượt người)	163,5	172,9	179,9	229,01	286,3	188,6	196,88	277,07	318,01
2. Luân chuyển (Triệu lượt người.km)	3.064,50	3.219,90	3.504,60	4.499,93	6.128,50	2.725,92	1.203,29	3.540,93	6.887,43
B. HÀNG HÓA									
1. Vận chuyển (Triệu tấn)	201,53	215,77	232,81	251,90	268,03	242,37	302,65	265,83	476,02
2. Luân chuyển (Triệu tấn.km)	42.064,80	44.925,20	47.800,38	52.580,42	55.998,15	52.862,25	24.768,62	31.612,47	108.525,72

** Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ*

PHỤ LỤC C-4

Các công trình nạo vét đã hoàn thành từ năm 2015 đến năm 2023
(Kèm theo Báo cáo số ~~247~~ 247/BC-ĐGS ngày 26 / 11 /2024 của Đoàn giám sát)

	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023
Số lượng công trình	05	12	12	0	02	02	05	04	04
Khối lượng (Km)	-	90	61,2	-	23,4	14,13	32,23	28,19	37,96
Kinh phí (Tỷ đồng)	84,829	109,043	149,5	-	35,4	17,9	70,5	68,5	75,491

* Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ

PHỤ LỤC D-1**Thống kê số liệu tai nạn, sự cố về an toàn hàng không***(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/11/2024 của Đoàn giám sát)*

Phân loại	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tai nạn	0	0	0	0	0	0	01	01
Sự cố nghiêm trọng (mức B)	0	0	4	0	3	0	0	2
Sự cố uy hiếp an toàn cao (mức C)	9	9	8	11	7	7	7	5
Sự cố uy hiếp an toàn (mức D)	79	63	76	86	39	31	89	97
Tổng số tai nạn, sự cố	88	72	88	97	49	38	97	105

** Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ*

PHỤ LỤC D-2

Danh mục các văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực HKDD
(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/11/2024 của Đoàn giám sát)

STT	TÊN LOẠI VĂN BẢN	SỐ, KÝ HIỆU NGÀY, THÁNG, NĂM	TÊN GỌI CỦA VĂN BẢN
1	Luật	66/2006/QH11 29/6/2006	Luật HKDD Việt Nam
2	Luật	61/2014/QH13 21/11/2014	Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật HKDD Việt Nam
3	Nghị định	75/2007/NĐ-CP 09/5/2007	Nghị định của Chính phủ về điều tra sự cố, tai nạn tàu bay
4	Nghị định	36/2008/NĐ-CP 28/3/2008	Nghị định của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ
5	Nghị định	27/2011/NĐ-CP 09/04/2011	Nghị định của Chính phủ về cung cấp, khai thác, xử lý, sử dụng thông tin về hành khách trước khi nhập cảnh Việt Nam qua đường hàng không
6	Nghị định	79/2011/NĐ-CP 05/9/2011	Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 36/2008/NĐ-CP ngày 28/3/2008 của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ và Nghị định số 58/2010/NĐ-CP ngày 01/06/2010 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật dân quân tự vệ
7	Nghị định	110/2011/NĐ-CP 05/12/2011	Nghị định về quản lý hoạt động thuê, mua tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư và dịch vụ bảo dưỡng, sửa chữa tàu bay, động cơ, phụ tùng vật tư tàu bay
8	Nghị định	75/2013/NĐ-CP 15/07/2013	Nghị định của Chính phủ sửa đổi Nghị định 27/2011/NĐ-CP ngày 09/04/2011 của Chính phủ về cung cấp, khai thác, xử lý, sử dụng thông tin về hành khách trước khi nhập cảnh Việt Nam qua đường hàng không
9	Nghị định	66/2015/NĐ-CP 12/8/2015	Nghị định của Chính phủ quy định về nhà chức trách hàng không
10	Nghị định	68/2015/NĐ-CP 18/8/2015	Nghị định của Chính phủ quy định đăng ký quốc tịch và đăng ký các quyền đối với tàu bay

STT	TÊN LOẠI VĂN BẢN	SỐ, KÝ HIỆU NGÀY, THÁNG, NĂM	TÊN GỌI CỦA VĂN BẢN
11	Nghị định	92/2015/NĐ-CP 13/10/2015	Nghị định của Chính phủ về an ninh hàng không
12	Nghị định	125/2015/NĐ-CP 04/12/2015	Nghị định của Chính phủ quy định chi tiết về quản lý hoạt động bay
13	Nghị định	32/2016/NĐ-CP 06/5/2016	Nghị định của Chính phủ về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam
14	Nghị định	42/2016/NĐ-CP 15/5/2016	Nghị định của Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục mở, đóng sân bay chuyên dùng
15	Nghị định	162/2018/NĐ-CP 30/11/2018	Nghị định của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực HKDD
16	Nghị định	05/2021/NĐ-CP 25/01/2021	Nghị định của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay
17	Nghị định	96/2021/NĐ-CP 02/11/2021	Nghị định của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang
18	Nghị định	123/2021/NĐ-CP 28/12/2021	Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; HKDD.
19	Nghị định	20/2024/NĐ-CP 23/02/2024	Nghị định của Chính phủ sửa đổi, bổ sung sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 05/2021/NĐ-CP ngày 25 tháng 01 năm 2021 của Chính phủ về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay và Nghị định số 64/2022/NĐ-CP ngày 15 tháng 9 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực HKDD
20	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ	33/2012/QĐ-TTg 06/8/2012	Quyết định của Thủ tướng chính phủ ban hành Quy chế Phối hợp tìm kiếm, cứu nạn HKDD
21	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ	16/2017/QĐ-TTg 16/5/2017	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động HKDD

STT	TÊN LOẠI VĂN BẢN	SỐ, KÝ HIỆU NGÀY, THÁNG, NĂM	TÊN GỌI CỦA VĂN BẢN
22	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ	01/2019/QĐ-TTg 05/9/2019	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Quyết định số 16/2017/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 16/5/2017 ban hành Phương án khẩn nguy tổng thể đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động HKDD
23	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ	18/2020/QĐ-TTg 10/6/2020	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ thiết lập khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay đối với tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ
24	Thông tư	01/2011/TT-BGTVT 27/01/2011	Thông tư của Bộ GTVT ban hành Bộ quy chế An toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay
25	Thông tư	42/2011/TT-BGTVT 01/6/2011	Thông tư của Bộ GTVT hướng dẫn thực hiện chế độ thời giờ làm việc, thời giờ nghỉ ngơi đối với người lao động làm các công việc có tính chất đặc thù trong ngành hàng không
26	Thông tư liên tịch	18/2012/TTLT-BYT-BGTVT 05/11/2012	Thông tư liên tịch 18/2012/TTLT-BYT-BGTVT của Bộ Y tế, Bộ GTVT về việc quy định tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên hàng không và điều kiện đối với cơ sở y tế thực hiện việc khám sức khỏe cho nhân viên hàng không
27	Thông tư	34/2014/TT-BGTVT 11/8/2014	Thông tư của trưởng Bộ GTVT về việc ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về sơn tín hiệu trên đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ tàu bay
28	Thông tư	81/2014/TT-BGTVT 30/12/2014	Thông tư của Bộ GTVT quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung
29	Thông tư	85/2015/TT-BGTVT 31/12/2015	Thông tư của Bộ GTVT quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải hàng không
30	Thông tư	03/2016/TT-BGTVT 31/3/2016	Thông tư của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ GTVT ban hành Bộ Quy chế An toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay
31	Thông tư liên tịch	07/2016/TTLT-BGTVT-BCA-BQP 08/4/2016	Thông tư liên tịch của Bộ GTVT, Bộ Công an và Bộ Quốc phòng về phối hợp trao đổi, xử lý thông tin trong công tác đảm bảo an ninh, an toàn HKDD
32	Thông tư	19/2017/TT-BGTVT 06/6/2017	Thông tư của Bộ GTVT quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay

STT	TÊN LOẠI VĂN BẢN	SỐ, KÝ HIỆU NGÀY, THÁNG, NĂM	TÊN GỌI CỦA VĂN BẢN
33	Thông tư	21/2017/TT-BGTVT 30/6/2017	Thông tư của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ GTVT ban hành Bộ Quy chế An toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay và Thông tư số 03/2016/TT-BGTVT ngày 31 tháng 3 năm 2016 của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27 tháng 01 năm 2011 của Bộ GTVT ban hành Bộ Quy chế An toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay
34	Thông tư	04/2018/TT-BGTVT 23/01/2018	Thông tư của trưởng Bộ GTVT quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không
35	Thông tư	10/2018/TT-BGTVT 14/3/2018	Thông tư của Bộ GTVT quy định về nhân viên hàng không; đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không
36	Thông tư	56/2018/TT-BGTVT 11/12/2018	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay
37	Thông tư	13/2019/TT-BGTVT 29/3/2019	Thông tư của Bộ GTVT quy định chi tiết về Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam
38	Thông tư	56/2019/TT-BGTVT 31/12/2019	Thông tư quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu kết quả bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng không theo chất lượng thực hiện và chế độ, quy trình bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng hàng không
39	Thông tư	41/2020/TT-BGTVT 31/12/2020	Thông tư của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 3 năm 2019 quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam
40	Thông tư	24/2021/TT-BGTVT 22/11/2021	Thông tư của Bộ GTVT quy định về quản lý, bảo trì công trình hàng không
41	Thông tư	29/2021/TT-BGTVT 30/11/2021	Thông tư của Bộ GTVT quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay
42	Thông tư	32/2021/TT-BGTVT 14/12/2021	Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 19/2017/TT-BGTVT ngày 06/6/2017 của Bộ GTVT quy định về quản lý và bảo đảm hoạt động bay
43	Thông tư	35/2021/TT-BGTVT 17/12/2021	Thông tư của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 10/2018/TT-BGTVT quy định về nhân viên hàng không; đào tạo, huấn luyện và sát hạch nhân viên hàng không

STT	TÊN LOẠI VĂN BẢN	SỐ, KÝ HIỆU NGÀY, THÁNG, NĂM	TÊN GỌI CỦA VĂN BẢN
44	Thông tư	11/2022/TT-BGTVT 29/6/2022	Thông tư của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Quy chế An toàn HKDD lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay
45	Thông tư	09/2023/TT-BGTVT 09/6/2023	Thông tư của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ quy chế an toàn hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay ban hành kèm theo Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ GTVT và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/2011 của Bộ GTVT
46	Thông tư	23/2023/TT-BGTVT 17/7/2023	Thông tư của Bộ GTVT quy định về chế độ lao động, kỷ luật lao động đặc thù đối với nhân viên hàng không
47	Thông tư	42/2023/TT-BGTVT 29/12/2023	Thông tư của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT ngày 29 tháng 3 năm 2019 của Bộ GTVT quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam và Thông tư số 41/2020/TT-BGTVT ngày 30 tháng 12 năm 2020 của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 13/2019/TT-BGTVT quy định chi tiết Chương trình an ninh hàng không và kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam
48	Thông tư	52/2023/TT-BGTVT 31/12/2023	Thông tư của Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ GTVT quy định chi tiết về quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay

* Nguồn: Theo Công văn số 3067/BGTVT-VT ngày 22/3/2024 của Bộ GTVT

PHỤ LỤC E-1

Số liệu tàu thuyền vào, rời cảng biển và số lượng hàng hoá thông qua cảng biển
(Kèm theo Báo cáo số 242/BC-ĐGS ngày 24 / 11 /2024 của Đoàn giám sát)

1. Về số lượt tàu thuyền vào, rời cảng biển

	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023
Tàu biển	112.705	121.980	115.528	139.704	100.265	98.656
Phương tiện thủy nội địa	284.084	325.200	372.715	338.136	345.624	353.184

2. Về sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển

	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021	Năm 2022	Năm 2023
	(Đơn vị: 1000 tấn)	(Đơn vị: 1000 tấn)	(Đơn vị: 1000 tấn)	(Đơn vị: 1000 tấn)	(Đơn vị: 1000 tấn)	(Đơn vị: 1000 tấn)
Hàng xuất khẩu	143,748	159,864	177,385	185,140	177,383	180,625
Hàng nhập khẩu	174,334	204,712	225,688	213,535	205,422	225,225
Hàng nội địa	277,454	298,081	287,753	305,829	339,533	353,366
Hàng quá cảnh bốc dỡ	1,025	1,954	1,465	1,634	1,740	2,751
Tổng số	596,561	664,611	692,291	706,138	724,078	761,967

* Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ

PHỤ LỤC E-2

Số vụ, số người chết, mất tích do tai nạn hàng hải
(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/ 11 /2024 của Đoàn giám sát)

Năm	Số vụ tai nạn hàng hải	Số người chết, mất tích	Số người bị thương
2018	18	04	00
2019	18	14	00
2020	14	10	00
2021	08	09	00
2022	07	13	00
2023	06	02	00

** Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ*

PHỤ LỤC E-3

Danh mục văn bản quy phạm pháp luật thuộc lĩnh vực hàng hải
(Kèm theo Báo cáo số ~~47~~/BC-ĐGS ngày 26/11/2024 của Đoàn giám sát)

STT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Cơ quan ban hành	Thời điểm có hiệu lực
LUẬT					
1	Bộ luật	Số 95/2015/QH13	Bộ luật hàng hải Việt Nam	Quốc hội	01/07/2017
NGHỊ ĐỊNH					
2	Nghị định	Số 142/2017/NĐ-CP	Nghị định số 142/2017/NĐ-CP ngày 11/12/2017 của Chính phủ quy định xử phạt hành chính trong lĩnh vực hàng hải	Chính phủ	01/02/2018
3	Nghị định	Số 123/2021/NĐ-CP	Nghị định số 123/NĐ-CP ngày 28/12/2021 sửa đổi, bổ sung một số điều của các nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không dân dụng	Chính phủ	01/01/2022
4	Nghị định	Số 143/2017/NĐ-CP	Nghị định số 143/2017/NĐ-CP ngày 14/12/2017 của Chính phủ quy định bảo vệ công trình hàng hải.	Chính phủ	01/02/2018
5	Nghị định	Số 16/2018/NĐ-CP	Nghị định số 16/2018/NĐ-CP ngày 02/02/2018 của Chính phủ về việc công bố tuyến hàng hải và phân luồng giao thông trong lãnh hải Việt Nam	Chính phủ	01/04/2018
6	Nghị định	Số 147/2018/NĐ-CP	Nghị định số 147/2018/NĐ-CP ngày 24/10/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải	Chính phủ	24/10/2018
7	Nghị định	Số 159/2018/NĐ-CP	Nghị định 159/2018/NĐ-CP ngày 28/11/2018 của Chính phủ về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa	Chính phủ	11/01/2019
8	Nghị định	Số 56/2019/NĐ-CP	Nghị định số 56/2019/NĐ-CP ngày 24/6/2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều liên quan đến lĩnh vực Giao thông vận tải	Chính phủ	24/06/2019

STT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Cơ quan ban hành	Thời điểm có hiệu lực
			trong Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến Quy hoạch (Phần hàng hải)		
9	Nghị định	Số 82/2019/NĐ-CP	Nghị định số 82/2019/NĐ-CP ngày 12/11/2019 của Chính phủ quy định về nhập khẩu, phá dỡ tàu biển đã qua sử dụng (thay thế Nghị định số 114/2014/NĐ-CP ngày 26/11/2014 của Chính phủ quy định về đối tượng, điều kiện được phép nhập khẩu, phá dỡ tàu biển đã qua sử dụng)	Chính phủ	30/12/2019
10	Nghị định	số 86/2020/NĐ-CP	Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký và mua, bán tàu biển	Chính phủ	15/09/2020
11	Nghị định	Số 76/2021/NĐ-CP	Nghị định số 76/2021/NĐ-CP ngày 28/7/2021 của Chính phủ quy định tiêu chí phân loại cảng biển	Chính phủ	10/09/2021
12	Nghị định	Số 69/2022/NĐ-CP	Nghị định số 69/2022/NĐ-CP ngày 23/9/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải	Chính phủ	30/10/2022
13	Nghị định	Số 74/2023/NĐ-CP	Nghị định số 74/2023/NĐ-CP ngày 11/10/2023 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định liên quan đến phân cấp giải quyết thủ tục hành chính trong lĩnh vực hàng hải	Chính phủ	27/11/2023
THÔNG TƯ					
14	Thông tư	Số 44/2018/TT-BGTVT	Thông tư số 44/2018/TT-BGTVT ngày 03/8/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật công tác nạo vét công trình hàng hải	Bộ GTVT	01/10/2018
15	Thông tư	Số 05/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 05/2019/TT-BGTVT ngày 29/01/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chí giám sát, nghiệm thu dịch vụ công ích thông tin duyên hải	Bộ GTVT	15/03/2019

STT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Cơ quan ban hành	Thời điểm có hiệu lực
16	Thông tư	Số 10/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 10/2019/TT-BGTVT ngày 11/3/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về phòng, chống thiên tai trong ngành hàng hải	Bộ GTVT	01/05/2019
17	Thông tư	Số 21/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 21/2019/TT-BGTVT ngày 12/6/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Bình Thuận, vùng nước cảng biển Bình Thuận - Ninh Thuận tại khu vực Vĩnh Tân - Cà Ná và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Bình Thuận	Bộ GTVT	01/08/2019
18	Thông tư	Số 28/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 28/2019/TT-BGTVT ngày 12/8/2019 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 46/2011/TT-BGTVT ngày 30/6/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cấp, thu hồi Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu nhiên liệu năm 2001	Bộ GTVT	01/10/2019
19	Thông tư	Số 29/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 29/2019/TT-BGTVT ngày 12/8/2019 sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 12/2011/TT-BGTVT ngày 30/3/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cấp, thu hồi Giấy chứng nhận bảo hiểm hoặc đảm bảo tài chính theo Công ước quốc tế về trách nhiệm dân sự đối với tổn thất ô nhiễm dầu năm 1992	Bộ GTVT	01/10/2019
20	Thông tư	Số 32/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 32/2019/TT-BGTVT ngày 04/9/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố Danh mục khu vực hàng hải thuộc phạm vi quản lý của Cảng vụ hàng hải	Bộ GTVT	01/01/2020
21	Thông tư	Số 35/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 35/2019/TT-BGTVT ngày 09/9/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển	Bộ GTVT	01/11/2019
22	Thông tư	Số 37/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 37/2019/TT-BGTVT ngày 03/10/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận tỉnh Quảng Ngãi và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Quảng Ngãi	Bộ GTVT	01/12/2019

STT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Cơ quan ban hành	Thời điểm có hiệu lực
23	Thông tư	Số 42/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 42/2019/TT-BGTVT ngày 30/10/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định tiêu chí, kiểm tra, giám sát, đánh giá, nghiệm thu chất lượng dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải	Bộ GTVT	01/01/2020
24	Thông tư	Số 43/2019/TT-BGTVT	Thông tư số 43/2019/TT-BGTVT ngày 07/11/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 17/2017/TT-BGTVT ngày 31/5/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về điều kiện để thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu biển Việt Nam	Bộ GTVT	01/08/2020
25	Thông tư	Số 63/2019/TT-BTC	Thông tư số 63/2019/TT-BTC ngày 09/9/2019 của Bộ trưởng Bộ tài chính hướng dẫn về chế độ thu, nộp, quản lý, sử dụng phí bảo đảm hàng hải và cơ chế tài chính trong lĩnh vực cung ứng dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải	Bộ GTVT	01/01/2020
26	Thông tư	Số 01/2020/TT-BGTVT	Thông tư số 01/2020/TT-BGTVT ngày 20/01/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về báo cáo và điều tra tai nạn hàng hải	Bộ GTVT	15/02/2021
27	Thông tư	Số 02/2020/TT-BGTVT	Thông tư số 02/2020/TT-BGTVT ngày 21/02/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành định mức kinh tế kỹ thuật tiêu hao nhiên liệu của phương tiện thủy công vụ của Cảng vụ hàng hải	Bộ GTVT	15/04/2020
28	Thông tư	Số 08/2021/TT-BGTVT	Thông tư số 08/2021/TT-BGTVT ngày 19/4/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng biển	Bộ GTVT	01/11/2021
29	Thông tư	Số 09/2021/TT-BGTVT	Thông tư số 09/2021/TT-BGTVT ngày 19/4/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng cạn	Bộ GTVT	01/11/2021
30	Thông tư	Số 22/2021/TT-BGTVT	Thông tư số 22/2021/TT-BGTVT ngày 30/9/2021 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về phương pháp và tiêu chuẩn đánh giá hồ sơ dự thầu lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án nạo vét vùng nước cảng biển, vùng nước đường thủy nội địa kết hợp thu hồi sản phẩm	Bộ GTVT	01/12/2021
31	Thông tư	Số 27/2021/TT-BGTVT	Thông tư số 27/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 35/2019/TT-	Bộ GTVT	01/02/2022

STT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Cơ quan ban hành	Thời điểm có hiệu lực
			BGTVT ngày 09/9/2019 của Bộ trưởng BGTVT quy định về hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và Thông tư số 42/2019/TT-BGTVT ngày 30/10/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chí, kiểm tra, giám sát, đánh giá, nghiệm thu chất lượng dịch vụ sự nghiệp công bảo đảm an toàn hàng hải.		
32	Thông tư	Số 08/2022/TT-BGTVT	Thông tư số 08/2022/TT-BGTVT ngày 16/6/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải	Bộ GTVT	16/06/2022
33	Thông tư	Số 19/2022/TT-BGTVT	Thông tư số 19/2022/TT-BGTVT ngày 26/7/2022 của Bộ trưởng BGTVT quy định về bảo trì công trình hàng hải	Bộ GTVT	01/10/2022
34	Thông tư	Số 24/2022/TT-BGTVT	Thông tư số 24/2022/TT-BGTVT ngày 13/10/2022 của Bộ trưởng BGTVT sửa đổi, bổ sung các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam	Bộ GTVT	15/12/2022
35	Thông tư	Số 31/2022/TT-BGTVT	Thông tư số 31/2022/TT-BGTVT ngày 07/12/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn giá dịch vụ sự nghiệp công thông tin duyên hải sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí thường xuyên, thực hiện theo phương thức đặt hàng	Bộ GTVT	15/02/2023
36	Thông tư	Số 03/2023/TT-BGTVT	Thông tư số 03/2023/TT-BGTVT ngày 30/3/2023 của bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết đặt hàng cung cấp dịch vụ sự nghiệp công thông tin duyên hải sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên	Bộ GTVT	15/05/2023
37	Thông tư	Số 20/2023/TT-BGTVT	Thông tư số 20/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn, đào tạo, huấn luyện thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam	Bộ GTVT	01/9/2023
38	Thông tư	Số 22/2017/TT-BYT	Thông tư số 22/2017/TT-BYT ngày 12/5/2017 của Bộ trưởng Bộ Y tế quy định tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam và công bố cơ sở khám sức khỏe cho thuyền viên.	Bộ Y tế	12/5/2017

STT	Tên loại văn bản	Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản	Tên gọi của văn bản	Cơ quan ban hành	Thời điểm có hiệu lực
39	Thông tư	Số 40/2017/TT-BYT	Thông tư số 40/2017/TT-BYT ngày 23/10/2017 của Bộ trưởng Bộ Y tế quy định về tiêu chuẩn vệ sinh, an toàn đối với thực phẩm, nước ăn uống và định lượng bữa ăn của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam.	Bộ Y tế	23/10/2017
40	Thông tư	Số 17/2018/TT-BYT	Thông tư số 17/2018/TT-BYT ngày 06/08/2018 của Bộ trưởng Bộ Y tế sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 22/2017/TT- BYT của Bộ trưởng Bộ Y tế quy định tiêu chuẩn sức khỏe của thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam và công bố cơ sở khám sức khỏe cho thuyền viên.	Bộ Y tế	06/08/2018

PHỤ LỤC E-4**Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và tiêu chuẩn quốc gia áp dụng trong lĩnh vực hàng hải***(Kèm theo Báo cáo số ~~247~~/BC-ĐGS ngày 26/ // /2024 của Đoàn giám sát)*

TT	Tên tiêu chuẩn, quy chuẩn	Mã số	Văn bản ban hành
I	Tiêu chuẩn Việt Nam		
1	Hải đồ vùng nước cảng biển và luồng hàng hải - Yêu cầu kỹ thuật cho hải đồ giấy - Ký hiệu	TCVN 10337:2015	Quyết định số 3448/QĐ-BKHCN ngày 01/12/2015
2	Thông tin duyên hải - Dịch vụ thông tin nhận dạng và truy theo tầm xa tàu thuyền (LRIT)	TCVN 10933:2015	Quyết định số 3966/QĐ-BKHCN ngày 31/12/2015
3	Yêu cầu chất lượng dịch vụ vận hành đèn biển	TCVN 10703:2015	Quyết định số 3963/QĐ-BKHCN ngày 31/12/2015
4	Yêu cầu chất lượng dịch vụ công ích luồng hàng hải	TCVN 10704:2015	Quyết định số 3963/QĐ-BKHCN ngày 31/12/2015
5	Khảo sát độ sâu trong lĩnh vực hàng hải – Yêu cầu kỹ thuật	TCVN 10336:2015	Quyết định số 3448/QĐ-BKHCN ngày 01/12/2015
6	Luồng tàu biển - Yêu cầu thiết kế	TCVN 11419:2016	Quyết định số 3154/QĐ-BKHCN ngày 25/10/2016
7	Tiêu chuẩn Dịch vụ tiếp nhận, truyền phát, xử lý thông tin an ninh hàng hải	TCVN 13349:2021	Quyết định số 2097/QĐ-BKHCN ngày 13/8/2021
8	Tiêu chuẩn quốc gia về phân loại các Đài Thông tin duyên hải trong Hệ thống thông tin duyên hải Việt Nam	TCVN 13879:2023	Quyết định số 1981/QĐ-BKHCN ngày 31/8/2023

II	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia		
1	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu hàng hải	QCVN 20: 2015/BGTVT	Thông tư số 75/2015/TT- BGTVT ngày 24/11/2015
2	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở vật chất, trang thiết bị đào tạo của cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên hàng hải	QCVN 120: 2019/BGTVT	Thông tư số 15/2019/TT- BGTVT ngày 26/4/2019
3	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng biển	QCVN 107:2021/BGT VT	Thông tư số 08/2021/TT- BGTVT ngày 19/4/2021
4	Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cảng cạn	QCVN 108: 2021/BGTVT	Thông tư số 09/2021/TT- BGTVT ngày 19/4/2021

* Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ

PHỤ LỤC E-5

Công tác kiểm tra tàu biển và phương tiện thủy nội địa

(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/11/2024 của Đoàn giám sát)

I. CÔNG TÁC KIỂM TRA TÀU BIỂN VÀ PHƯƠNG TIỆN THỦY NỘI ĐỊA CỦA VIỆT NAM

1. Năm 2018

- Số lượt tàu kiểm tra tại các cảng biển Việt Nam (từ 16/12/2017 đến 15/11/2018):

+ Kiểm tra 2.123 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa và phương tiện mang cấp VR - SB, phát hiện 2.066 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 12.064 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra 435 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế, phát hiện 380 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.933 khiếm khuyết.

- Số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra tại các cảng biển nước ngoài:

Trong khu vực Tokyo MOU, từ 01/01/2018 đến hết ngày 15/11/2018, đã có 975 lượt tàu biển Việt Nam bị kiểm tra (tăng 132 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2017), trong đó có 788 lượt tàu biển Việt Nam bị kiểm tra lần đầu, phát hiện 2.422 khiếm khuyết các loại liên quan đến 613 lượt tàu, lưu giữ 25 lượt tàu (tăng 02 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2017), tỷ lệ lưu giữ là 2,95% (tỷ lệ lưu giữ tàu biển cùng kỳ năm 2017 là 3.30%). Đội tàu biển Việt Nam nằm trong Danh sách Trắng của tổ chức Tokyo MOU.

2. Năm 2019

- Số lượt tàu kiểm tra tại các cảng biển Việt Nam (từ 16/12/2018 đến 11/12/2019):

+ Kiểm tra 2.166 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa và phương tiện mang cấp VR - SB, phát hiện 2.134 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 10.595 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra 424 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế, phát hiện 374 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.898 khiếm khuyết.

- Số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra tại các cảng biển nước ngoài:

Trong khu vực Tokyo MOU, từ 01/01/2019 đến hết ngày 11/12/2019, đã có 964 lượt tàu biển Việt Nam bị kiểm tra (giảm 79 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2018), trong đó có 734 lượt tàu biển Việt Nam bị kiểm tra lần đầu, phát hiện 2.688 khiếm khuyết các loại liên quan đến 611 lượt tàu, lưu giữ 39 lượt tàu (tăng 14 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2018), tỷ lệ lưu giữ là 5.31% (tỷ lệ lưu giữ tàu biển cùng kỳ năm 2018 là 2.95%). Đội tàu biển Việt Nam nằm trong Danh sách Trắng của tổ chức Tokyo MOU.

3. Năm 2020

- Số lượt tàu kiểm tra tại các cảng biển Việt Nam (từ 01/01/2020 đến 15/12/2020):

+ Kiểm tra 713 lượt phương tiện mang cấp VR-SB, phát hiện 712 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 3.474 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra 936 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa, phát hiện 896 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 4.188 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra 299 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế, phát hiện 266 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.139 khiếm khuyết.

- Số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra tại các cảng biển nước ngoài

Tính từ 01/01/2020 đến hết ngày 15/12/2020, đã có 555 lượt tàu biển Việt Nam bị kiểm tra (trong đó bao gồm 467 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, 88 lượt tàu biển kiểm tra theo dạng follow-up), phát hiện 1.198 khiếm khuyết liên quan đến 381 lượt tàu, lưu giữ 06 lượt tàu (giảm 33 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2019), tỷ lệ lưu giữ 1.28% (tỷ lệ lưu giữ cùng kỳ năm 2019 là 5.22%). Đội tàu biển Việt Nam nằm trong Danh sách Trắng của tổ chức Tokyo MOU.

4. Năm 2021

- Số lượt tàu kiểm tra tại các cảng biển Việt Nam (từ 15/12/2020 đến 14/12/2021):

+ Kiểm tra 744 lượt phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB (giảm 07 lượt so với cùng kỳ năm 2020), phát hiện 741 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 3.595 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra 805 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa (giảm 194 lượt so với cùng kỳ năm 2020), phát hiện 763 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 3.422 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra 230 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế (giảm 100 lượt so với cùng kỳ năm 2020), phát hiện 207 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 1.473 khiếm khuyết.

- Số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra tại các cảng biển nước ngoài

Tính từ ngày 15/12/2020 đến ngày 14/12/2021, trong khu vực Châu Á – Thái Bình Dương (Tokyo MOU) đã có 737 lượt tàu biển Việt Nam bị kiểm tra (tăng 145 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2020); trong đó bao gồm 633 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, 90 lượt tàu biển kiểm tra theo dạng followup), phát hiện 15.66 khiếm khuyết liên quan đến 543 lượt tàu, bị lưu giữ 09 lượt tàu (tỷ lệ lưu giữ là 1.42%). Đội tàu biển Việt Nam nằm trong Danh sách Trắng của tổ chức Tokyo MOU.

5. Năm 2022

- Số lượt tàu kiểm tra tại các cảng biển Việt Nam (từ ngày 15/12/2021 đến ngày 14/12/2022):

+ Kiểm tra 1.508 lượt phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB (tăng 727 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2021), phát hiện 1.505 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 7.055 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra 1.045 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa (tăng 215 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2021), phát hiện 967 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 4.155 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra 365 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế (tăng 128 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2021), phát hiện 329 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.440 khiếm khuyết.

- Số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra tại các cảng biển nước ngoài

Tính từ ngày 15/12/2021 đến ngày 14/12/2022, trong khu vực Châu Á – Thái Bình Dương (Tokyo MOU) đã có 931 lượt tàu biển Việt Nam bị kiểm tra (tăng 183 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2021), phát hiện 2.040 khiếm khuyết liên quan đến 676 lượt tàu, lưu giữ 16 lượt tàu biển, tỷ lệ lưu giữ 2.01%. Đội tàu biển Việt Nam nằm trong Danh sách Trắng của tổ chức Tokyo MOU.

6. Năm 2023

- Số lượt tàu kiểm tra tại các cảng biển Việt Nam (từ 15/12/2022 đến 14/12/2023):

+ Kiểm tra được 1.105 lượt phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB (giảm 424 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2022), phát hiện 1.104 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 4.066 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra được 916 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến nội địa (giảm 134 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2022), phát hiện 828 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 3.172 khiếm khuyết.

+ Kiểm tra 315 lượt tàu biển Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế (giảm 52 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2022), phát hiện 293 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.405 khiếm khuyết.

- Số lượt tàu biển Việt Nam kiểm tra tại các cảng biển nước ngoài: Tính từ ngày 15/12/2022 đến ngày 14/12/2023, trong khu vực Châu Á – Thái Bình Dương (Tokyo MOU) đã có 1.027 lượt tàu biển Việt Nam bị kiểm tra (tăng 89 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2022), phát hiện 2.628 khiếm khuyết liên quan đến 728 lượt tàu, lưu giữ 39 lượt tàu biển, tỷ lệ lưu giữ 4.70%, đội tàu biển Việt Nam vẫn nằm trong Danh sách Trắng của Tokyo MOU.

II. CÔNG TÁC KIỂM TRA TÀU BIỂN NƯỚC NGOÀI

1. Năm 2018

Kiểm tra 1.845 lượt tàu biển nước ngoài, trong đó 1.471 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, phát hiện 716 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 1.914 khiếm khuyết, không lưu giữ lượt tàu nào.

2. Năm 2019

Kiểm tra 2.078 lượt tàu biển nước ngoài, trong đó 1.665 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, phát hiện 871 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.272 khiếm khuyết, lưu giữ 05 lượt tàu.

3. Năm 2020

Kiểm tra 2.252 lượt tàu biển nước ngoài, trong đó 1.992 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, phát hiện 1.105 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.539 khiếm khuyết và lưu giữ 05 lượt tàu.

4. Năm 2021

Kiểm tra 1.980 lượt tàu biển nước ngoài (giảm 353 lượt so với cùng kỳ năm 2020), trong đó 1.788 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, phát hiện 842 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.008 khiếm khuyết và lưu giữ 03 lượt tàu.

5. Năm 2022

Kiểm tra 2.401 lượt tàu biển nước ngoài (tăng 387 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2021), trong đó 2.181 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, phát hiện 878 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.077 khiếm khuyết và lưu giữ 03 lượt tàu.

6. Năm 2023

Kiểm tra 2.820 lượt tàu biển nước ngoài (tăng 426 lượt tàu so với cùng kỳ năm 2022), trong đó 2.479 lượt tàu biển kiểm tra lần đầu, phát hiện 929 lượt tàu có khiếm khuyết với tổng số 2.286 khiếm khuyết và lưu giữ 05 lượt tàu.

** Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ*

PHỤ LỤC E-6

Kết quả hoạt động tìm kiếm cứu nạn trong lĩnh vực hàng hải
(Kèm theo Báo cáo số ~~247~~47/BC-ĐGS ngày 26/11/2024 của Đoàn giám sát)

Năm	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Tổng
Tổng số vụ báo nạn	576	522	577	373	300	290	2638
Số vụ báo nạn thật	466	412	356	275	241	258	2008
Số vụ báo nạn giả	110	110	221	98	59	32	630
Số lượt điều động tàu SAR	81	77	52	39	50	38	337
Tổng số người được cứu, hỗ trợ	1051	1098	756	568	1245	938	5656
Số người VN	1025	1054	734	536	751	918	5018
Số người NN	26	44	22	32	494	20	638
Tổng số tàu được cứu, hỗ trợ	86	99	58	37	49	56	385
Số tàu VN được hỗ trợ	85	96	58	37	49	55	380
Số tàu nước ngoài được hỗ trợ	1	3	0	0	0	1	5

* Nguồn: Theo Báo cáo số 164/BC-CP ngày 17/4/2024 của Chính phủ

PHỤ LỤC F-1

Tổng hợp kiến nghị của các Bộ, ngành

(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 26/11/2024 của Đoàn giám sát)

TT	BỘ, NGÀNH	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
1	Bộ GTVT	<p>1. Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường bộ</p> <p>1.1. Tiếp tục rà soát đề xây dựng, sửa đổi, bổ sung hệ thống VBQPPL về GTVT đường bộ để hoàn thiện hành lang pháp lý nhằm tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước trong công tác bảo đảm TTATGT đường bộ. Trọng tâm là các văn bản liên quan đến quản lý hoạt động vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện, xây dựng và bảo trì công trình đường bộ; chính sách xã hội hóa, nhất là xã hội hóa đầu tư xây dựng đường bộ theo các hình thức đối tác công tư, v.v...</p> <p>1.2. Tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển giao thông đường bộ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt: tăng cường các giải pháp huy động các nguồn lực đầu tư vào kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo các hình thức đối tác công tư (trong tổ chức thực hiện, tăng cường quản lý chặt chẽ từ khâu chuẩn bị đầu tư, lựa chọn phương án tối ưu, lựa chọn nhà thầu, v.v...) để tiết kiệm chi phí và đảm bảo chất lượng; ưu tiên đầu tư xử lý cầu yếu, tạo đồng bộ giữa cầu với đường nhằm đảm bảo an toàn giao thông, nâng cao hiệu quả khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.</p> <p>1.3. Thực hiện đổi mới công tác quản lý, bảo trì đường bộ: tiếp tục đẩy mạnh việc thực hiện Đề án đổi mới công tác quản lý bảo trì hệ thống quốc lộ, trong đó cần chú trọng đến công tác xã hội hóa nhân lực và nguồn lực tham gia vào công tác quản lý, bảo trì quốc lộ; đẩy mạnh áp dụng khoa học công nghệ trong bảo trì đường bộ; xây dựng hệ thống quản lý giao thông thông minh, nhất là đối với đường cao tốc; hoàn thiện cơ sở dữ liệu cầu đường; triển khai thực hiện Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ giai đoạn 2014-2020 theo lộ trình Quyết định 994/QĐ-TTg ngày 29/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ.</p> <p>Đối với đường địa phương, đề nghị các Sở GTVT tham mưu cho UBND cấp tỉnh có kế hoạch tăng cường đầu tư cho công tác bảo trì; phân công, phân cấp hợp lý; đổi mới cơ chế quản lý phù hợp với các quy định hiện hành.</p> <p>1.4. Tăng cường công tác bảo đảm an toàn giao thông và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ:</p> <ul style="list-style-type: none">- Rà soát, điều chỉnh bất hợp lý của hệ thống báo hiệu đường bộ; đề nghị các địa phương từng bước thiết lập hệ thống báo hiệu trên các tuyến đường xã, thôn xóm, bản làng, ... Tăng cường công tác thẩm định an toàn giao thông đối với công trình đầu tư mới, nâng cấp, cải tạo và đang khai thác. Tổ chức thống kê, theo dõi, xử lý kịp thời các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông.- Tăng cường kiểm soát tải trọng phương tiện kết hợp với các biện pháp quản lý khác để ngăn chặn có hiệu quả tình trạng xe quá tải lưu thông gây hư hại cầu đường.- Tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, xử lý nghiêm các hành vi gây mất an toàn giao thông, đặc biệt là hành vi điều khiển phương tiện khi có nồng độ cồn, hành vi vận chuyển quá tải trọng cho phép ảnh hưởng đến an toàn, bền vững kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. <p>1.5. Đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng cơ sở dữ liệu về vận tải nhằm nâng cao hiệu quả, hiệu</p>

TT	BỘ, NGÀNH	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>lực của công tác quản lý vận tải. Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải, đặc biệt là việc theo dõi, chấn chỉnh và xử lý vi phạm thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình.</p> <p>1.6. Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền phải đi đôi với bảo đảm cơ sở vật chất, nguồn lực tài chính để tổ chức thực hiện có hiệu quả; gắn việc phân định thẩm quyền, trách nhiệm giữa các cấp, các ngành với đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, bảo đảm các điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của các thành phần kinh tế trong môi trường kinh doanh, thông thoáng, bình đẳng trong lĩnh vực giao thông đường bộ.</p> <p>1.7. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong tổ chức giao thông, kinh doanh vận tải đường bộ; quản lý kết cấu hạ tầng, quản lý hoạt động vận tải, điều hành, giám sát, xử lý vi phạm hành chính.</p> <p>1.8. Về thực hiện điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; Hợp tác Quốc tế về bảo đảm TTATGT đường bộ.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thúc đẩy triển khai các hiệp định, nghị định thư khu vực, đa phương về vận tải đường bộ (Hiệp định GMS-CBTA, Hiệp định ASEAN CBTP, AFAFGIT); - Tiếp tục triển khai thực hiện các hoạt động hợp tác song phương và đa phương, thu hút nguồn đầu tư tài chính từ các nhà tài trợ nước ngoài, các tổ chức quốc tế cho an toàn giao thông đường bộ, quản lý bảo trì đường bộ, vận tải đường bộ, phương tiện người lái và công tác bảo vệ môi trường và ứng phó biến đổi khí hậu. <p>2. Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường sắt</p> <p>2.1. Về ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt</p> <p>Quy định về ưu đãi, hỗ trợ cho tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước hoạt động trong lĩnh vực đường sắt như Luật Đường sắt 2017; bổ sung một số chính sách cho phù hợp đường lối, chủ trương của Đảng và Nhà nước, theo hướng:</p> <p>(1) Rà soát các quy định về ưu đãi, hỗ trợ cho tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước hoạt động trong lĩnh vực đường sắt theo hướng giữ nguyên các ưu đãi hỗ trợ hiện quy định trong Luật Đường sắt 2017 và bổ sung một số ưu đãi, hỗ trợ như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cho phép doanh nghiệp kinh doanh đường sắt được hưởng ưu đãi ở mức cao nhất theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp. - Được miễn thuế nhập khẩu, áp dụng mức thuế suất 0% thuế giá trị gia tăng đối với máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt; nguyên liệu, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, thiết bị cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt mà trong nước chưa sản xuất được. <p>(2) Bổ sung quy định cụ thể các chính sách để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; khai thác các khu đất quanh ga để phát triển các khu dịch vụ, thương mại, đô thị... gắn với quy hoạch phát triển đô thị nhằm tạo ra nguồn lực tái đầu tư cho đường sắt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UBND cấp tỉnh chủ trì, phối hợp với Bộ GTVT dành quỹ đất thích đáng tại các khu vực xung quanh ga đường sắt để phát triển đô thị, các khu dịch vụ thương mại, văn phòng, khách sạn... + Được sử dụng ngân sách của địa phương lập dự án đầu tư công độc lập để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất và đấu giá quyền sử dụng đất, quyền sử dụng không gian ngầm, không gian trên cao trong khu vực đất quanh ga làm cơ

TT	BỘ, NGÀNH	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>sở triển khai các dự án phát triển đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt;</p> <ul style="list-style-type: none"> + Cho phép tách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đối với các dự án thuộc khu vực lân cận; sử dụng nguồn thu từ việc khai thác phát triển quỹ đất xung quanh ga được ưu tiên một phần để đầu tư trở lại cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt. - UBND cấp tỉnh được quyền quyết định điều chỉnh mật độ xây dựng, chỉ tiêu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội so với quy định tại quy chuẩn, tiêu chuẩn quốc gia về xây dựng đối với khu đô thị hiện hữu; được quyền điều chỉnh các quy hoạch có liên quan (bao gồm cả quy hoạch thuộc thẩm quyền quyết định của Thủ tướng Chính phủ) khi lập quy hoạch để khai thác các khu đất quanh ga cho mục tiêu phát triển đô thị theo định hướng giao thông. <p>(3) Bổ sung quy định doanh nghiệp 100% vốn nhà nước được cấp vốn để nhập khẩu dây chuyền công nghệ, trang thiết bị mới hoặc được tiếp nhận bàn giao tài sản dự án theo hình thức tính thành phần vốn nhà nước đầu tư vào doanh nghiệp.</p> <p>2.2. Về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung quy định chính quyền địa phương cấp tỉnh chủ trì, phối hợp với Bộ GTVT dành quỹ đất thích đáng tại các khu vực xung quanh ga đường sắt để phát triển đô thị, các khu dịch vụ thương mại, văn phòng, khách sạn. + Được sử dụng ngân sách của địa phương lập dự án đầu tư công độc lập để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất và đấu giá quyền sử dụng đất, quyền sử dụng không gian ngầm, khoáng không trên cao trong khu vực đất quanh ga đường sắt làm cơ sở triển khai các dự án phát triển đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. + Cho phép sử dụng nguồn thu từ việc khai thác phát triển quỹ đất xung quanh ga được ưu tiên một phần để đầu tư trở lại cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, cụ thể như sau: (i) đối với đường sắt đô thị, địa phương giữ lại 100% để phát triển cơ sở hạ tầng kinh tế, xã hội và các công trình, dự án trọng điểm có tính chiến lược (trương tự như quy định tại dự thảo Luật Thủ đô sửa đổi); (ii) đối với đường sắt quốc gia (bao gồm đường sắt tốc độ cao), địa phương giữ lại 50% để phát triển kinh tế - xã hội, 50% nộp về ngân sách trung ương để đầu tư trở lại cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia. - Bổ sung quy định đối với các dự án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị thuộc thẩm quyền Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư cho phép trong bước lập Báo cáo nghiên cứu khả thi được thực hiện thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay cho thiết kế cơ sở. - Bổ sung quy định quyền, trách nhiệm của chính quyền địa phương cấp tỉnh được đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đối với đường sắt vùng và tuyến đường sắt kết nối với đường sắt quốc gia. - Sửa đổi, bổ sung quy định đối với dự án đường sắt đô thị, sau khi chủ trương đầu tư được cấp có thẩm quyền phê duyệt giao chính quyền địa phương cấp tỉnh quyết định đầu tư dự án và tổ chức thực hiện đầu tư để tăng tính chủ động, trách nhiệm của các địa phương; cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị và Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị. <p>2.3. Về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sửa đổi quy định về đất dành cho đường sắt bảo đảm thống nhất với nội dung Luật Đất đai (sửa đổi).

TT	BỘ, NGÀNH	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung quy định về cơ chế để bố trí kinh phí tổ chức thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt; thực hiện cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt... làm cơ sở cho công tác quản lý theo quy định của Luật Đất đai, Luật Đường sắt. - Bổ sung quy định đối với các dự án đường sắt xây dựng mới phải xây dựng hàng rào bảo vệ. - Sửa đổi, bổ sung quy định về phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt cho phù hợp với thực tiễn: phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (quốc gia/đô thị) theo nguồn gốc hình thành tài sản và công năng, mục đích sử dụng; bổ sung quy định cơ chế khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trong trường hợp doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia không tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp; quy định về giao một số hạng mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia (khu ga, bãi hàng...) cho doanh nghiệp được giao quản lý tài sản theo hình thức tính thành phần vốn nhà nước; bổ sung đường bộ kết nối vào ga đường sắt chỉ phục vụ cho hoạt động vận tải đường sắt là tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt. - Sửa đổi quy định rõ đối tượng được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đối với các tuyến đường sắt được đầu tư xây dựng mới và đối với đường sắt hiện hữu. <p>2.4. Về hoạt động vận tải đường sắt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung quy định về phân quyền cho UBND cấp tỉnh thực hiện cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện; cấp Giấy phép lái tàu cho đường sắt đô thị. - Sửa đổi quy định về độ tuổi tối đa và độ tuổi tối thiểu được cấp Giấy phép lái tàu đường sắt; quy định các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu cho phù hợp với thực tiễn và phương án tổ chức khai thác của từng loại hình đường sắt; quy định đối tượng được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chịu trách nhiệm công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ. - Bổ sung quy định khuyến khích chuyển đổi phương tiện giao thông đường sắt sử dụng điện, năng lượng xanh; trách nhiệm của các cơ quan trong việc đảm bảo nguồn lực để triển khai thực hiện. - Bổ sung quy định tiêu chí phân loại ga liên vận quốc tế, thẩm quyền công bố đóng, mở ga liên vận quốc tế. <p>2.5. Về kết nối các phương thức vận tải</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung quy định cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên phải có tuyến đường sắt đô thị kết nối; cảng biển đặc biệt và cảng biển có nhu cầu vận tải lớn tại các tỉnh/thành phố có tuyến đường sắt quốc gia đi qua địa bàn phải có kết nối với đường sắt; khuyến khích, tạo điều kiện thuận lợi để kết nối đường sắt với cảng cạn, cảng thủy nội địa, các khu đầu mối hàng hóa lớn. Khi thực hiện đầu tư, xây dựng các dự án phải dành quỹ đất để thực hiện việc kết nối đường sắt; các tổ chức, cá nhân đầu tư đường sắt kết nối được hưởng các chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong lĩnh vực đường sắt. - Bổ sung quy định đô thị loại I trở lên nếu có đường sắt quốc gia đi qua, ga hành khách phải đặt ở khu vực trung tâm để thuận tiện cho hành khách đi lại, tránh phải trung chuyển. Trường hợp ga đầu mối (đối với ga hành khách) của tuyến đường sắt quốc gia nằm ngoài trung tâm đô thị thì tuyến đường sắt đô thị kết nối từ ga trung tâm đến ga đầu mối phải đáp ứng cho tàu khách quốc gia chạy cùng trên hạ tầng đường sắt đô thị; ga trung tâm đô thị phải bố trí khu vực đón tiễn cho tàu khách quốc gia.

TT	BỘ, NGÀNH	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung quy định ga trung tâm và ga đầu mối (ga hành khách) quốc gia phải kết nối với các phương thức vận tải hành khách đô thị để gom, giải toả hành khách. - Sửa đổi các quy định về đầu tư các vị trí giao cắt giữa đường sắt và đường bộ . <p>2.6. Về phát triển công nghiệp và nguồn nhân lực đường sắt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung quy định sản phẩm công nghiệp đường sắt có tính đặc thù như: thông tin tín hiệu, đầu máy toa xe, vật tư đặc chủng (ray, ghi, phụ kiện) là sản phẩm công nghệ cao được ưu tiên đầu tư, khuyến khích phát triển; quy định về cơ chế, tiêu chí đặt hàng, giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp trong nước thực hiện một số nhiệm vụ phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm (các tiêu chí của doanh nghiệp về kinh nghiệm trong lĩnh vực công nghiệp cơ khí, chế tạo, vốn, thị phần...). - Bổ sung quy định chuyên gia công nghệ sản xuất, lắp ráp máy móc, thiết bị, phương tiện giao thông đường sắt trong nước chưa sản xuất được đối với dự án đầu tư đường sắt. Bổ sung quy định trong hợp đồng dự án đầu tư xây dựng đường sắt có sử dụng công nghệ mới phải có nội dung về đào tạo vận hành, bảo trì, chuyên gia công nghệ. - Bổ sung quy định chuyên gia, nhà khoa học tham gia vào lĩnh vực nhận chuyển giao công nghệ, sản xuất các sản phẩm công nghiệp đường sắt được hưởng cơ chế, chính sách ưu đãi đặc biệt để thu hút, sử dụng nhân lực công nghệ cao theo quy định của Luật Công nghệ cao <p>3. Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hiện nay Luật giao thông đường thủy nội địa đang trong quá trình tổng kết, đánh giá việc triển khai thực hiện. Ngay sau khi hoàn thành đánh giá các nội dung tồn tại, bất cập, Bộ GTVT sẽ kiến nghị Chính phủ, Quốc hội xem xét nghiên cứu sửa đổi, bổ sung Luật nhằm phù hợp hơn với thực tế triển khai. - Trong công tác đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện chưa phù hợp với độ tuổi của Bộ luật Lao động năm 2019. - Tăng thời hạn của giấy chứng nhận khả năng chuyên môn từ 05 năm thành 10 năm để tạo điều kiện thuận lợi cho người tham gia giao thông, giảm bớt thủ tục hành chính, tiết kiệm chi phí cho cá nhân. <p>4. Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT hàng hải</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kiến nghị sớm quy hoạch, hoàn thiện và đưa vào sử dụng các khu nuôi trồng thủy, hải sản, khu neo đậu, tránh trú bão cho tàu cá để xử lý dứt điểm tình trạng người dân lấn chiếm hành lang bảo vệ luồng hàng hải và các khu neo đậu tàu biển, xử lý dứt điểm các điểm tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn trong vùng nước cảng biển, trước tiên là khu vực Thanh Hoá, Nghệ An. - Nguồn kinh phí cho công tác bảo đảm TTATGT hàng hải ngày càng hạn hẹp, nhiều nội dung trong công tác bảo đảm TTATGT hàng hải không thể triển khai do thiếu kinh phí. Do đó, đề nghị xem xét, bổ sung thêm kinh phí cho công tác bảo đảm TTATGT hàng hải.
2	Bộ Công an	<p>I. Kiến nghị chung</p> <p>1. Đề xuất Ban Bí thư Trung ương Đảng chỉ đạo các cấp ủy, tổ chức đảng trực thuộc trung ương, các thành ủy, tỉnh ủy tổ chức thực hiện nghiêm túc Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25-5-2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với</p>

TT	BỘ, NGÀNH	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới, gắn trách nhiệm của cấp ủy đảng các cấp đối với công tác bảo đảm an toàn giao thông trên địa bàn, lĩnh vực quản lý.</p> <p>2. Rà soát, hệ thống hóa lại toàn bộ hệ thống VBQPPL trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT. Qua đó, đề xuất cấp có thẩm quyền bãi bỏ các văn bản hết hiệu lực, không còn phù hợp với tình hình thực tiễn, đề xuất sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành văn bản mới thay thế cho kịp thời.</p> <p>3. Tiếp tục duy trì và nâng cao chất lượng công tác hướng dẫn thi hành pháp luật, tổ chức thi hành pháp luật, phòng ngừa vi phạm pháp luật, thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT. Tăng cường phối hợp với các đơn vị có liên quan trong và ngoài ngành đẩy mạnh hợp tác quốc tế trong xây dựng pháp luật về TTATGT.</p> <p>Tập trung tuyên truyền, giáo dục kiến thức, kỹ năng tham gia giao thông an toàn kết hợp với công tác xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông nhằm nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, xây dựng văn hóa giao thông trong toàn dân.</p> <p>4. Ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại, đặc biệt là những thành tựu của cuộc Cách mạng công nghiệp lần thứ tư để đổi mới căn bản, toàn diện công tác bảo đảm TTATGT theo định hướng phát triển kinh tế số, xã hội số của đất nước.</p> <p>5. Bảo đảm đủ nguồn lực cho công tác bảo đảm TTATGT; trong đó tập trung phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao và kinh phí phục vụ công tác quản lý, nghiên cứu và thực hiện nhiệm vụ về TTATGT</p> <p>II. Kiến nghị cụ thể</p> <p>1. Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường bộ</p> <p>1.1. Tăng cường lãnh đạo, chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc triển khai thực hiện nghiêm chủ trương của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước về công tác bảo đảm TTATGT.</p> <p>1.2. Nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về TTATGT, bảo đảm pháp luật về TTATGT được tổ chức thực hiện nghiêm túc, hiệu quả.</p> <p>1.3. Huy động, sử dụng các nguồn lực để bảo đảm TTATGT đường bộ. Bảo đảm ngân sách, cơ sở vật chất, phương tiện, thiết bị hiện đại, các điều kiện bảo đảm và nâng cao năng lực thực thi nhiệm vụ của lực lượng trực tiếp bảo đảm TTATGT đường bộ.</p> <p>1.4. Tiếp tục đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT đến cán bộ, đảng viên và các tầng lớp nhân dân, kiên trì xây dựng văn hóa giao thông và ý thức tự giác, tự bảo vệ chính mình và cộng đồng khi tham gia giao thông, đấu tranh lên án các hành vi vi phạm TTATGT.</p> <p>1.5. Tập trung các nguồn lực và có cơ chế, chính sách thu hút và sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn trong nước, quốc tế đầu tư phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông, nâng cao năng lực vận tải, bảo đảm giao thông thông suốt, an toàn.</p> <p>2. Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường sắt</p> <p>2.1. Tiếp tục hoàn thiện các VBQPPL về bảo đảm TTATGT đường sắt.</p> <p>2.2. Nâng cao vai trò, trách nhiệm của chính quyền địa phương, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trong công tác giải toả vi phạm hành lang an toàn đường sắt, xoá bỏ lối đi tự mở qua đường sắt theo quy định của pháp luật.</p>

TT	BỘ, NGÀNH	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>2.3. Thực hiện nghiêm quy định tại Điều 48 Luật Đường sắt về xem xét, xử lý trách nhiệm của người đứng đầu địa phương khi để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trên địa bàn.</p> <p>2.4. Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật để nâng cao ý thức của người tham gia giao thông trong việc chấp hành các quy định, quy tắc giao thông khi đi qua đường ngang, lối đi tự mở và ý thức của người dân sinh sống dọc ven đường sắt trong việc chấp hành các quy định về bảo vệ hành lang đường sắt, không đi, đứng, nằm, ngồi trên đường sắt.</p> <p>2.5. Tăng cường kiểm tra, kiểm soát, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm TTATGT đường sắt; kịp thời phát hiện các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt để kiến nghị khắc phục kịp thời.</p> <p>3. Về lĩnh vực bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa</p> <p>3.1. Hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa, nhất là các văn bản quy định về quản lý, xây dựng, bảo vệ cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy; quy định về đăng ký, đăng kiểm phương tiện, đào tạo cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn.</p> <p>3.2. Các địa phương cần thực hiện có hiệu quả công tác quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa. Các cấp, các ngành phối hợp chặt chẽ để quản lý hữu hiệu hệ thống cảng, bến thủy nội địa, các khu vực khảo sát thăm dò khai thác tài nguyên cát, sỏi, khu vực nạo vét luồng kết hợp với tận thu sản phẩm, khu vực nuôi trồng, đánh bắt thủy sản...</p> <p>3.3. Tăng cường phối hợp với các cơ quan tuyên truyền có kế hoạch đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về giao thông đường thủy nội địa cho các tầng lớp nhân dân, người tham gia giao thông đặc biệt là ở vùng sâu, vùng xa với nội dung, hình thức, biện pháp thiết thực, đa dạng, dễ hiểu, dễ nhớ, dễ thực hiện.</p> <p>3.4. Nâng cao hiệu quả công tác quản lý cơ sở hạ tầng giao thông đường thủy trong giai đoạn cổ phần hoá các đoạn quản lý đường thủy hiện nay. Tiếp tục duy trì, đảm bảo năng lực vận tải thủy ở các tuyến sông Trung ương; quan tâm đầu tư cơ sở hạ tầng cho các tuyến vận tải đường thủy ven biển mới được công bố.</p> <p>3.5. Tổ chức thực hiện hiệu quả công tác đăng ký, đăng kiểm phương tiện; đào tạo cấp bằng, chứng chỉ chuyên môn cho thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa theo quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa. Cần quan tâm, hướng dẫn giảm nhẹ các thủ tục, điều kiện để chủ phương tiện thủy có điều kiện chấp hành việc đăng ký, đăng kiểm.</p>
3	Bộ Quốc phòng	<p>1. Đối với Đảng</p> <p>Lãnh đạo, chỉ đạo các cấp ủy đảng tiếp tục quán triệt, triển khai thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới; Nghị quyết số 149/NQ-CP ngày 21/9/2023 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Chỉ thị số 23-CT/TW.</p> <p>2. Đối với Quốc hội, Ủy ban thường vụ Quốc hội</p> <p>Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT của các Bộ, ngành, địa phương; các cơ quan, tổ chức, đơn vị, doanh nghiệp có liên quan.</p> <p>3. Đối với các Bộ, ngành, địa phương</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>3. Đề nghị Bộ Công an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sớm triển khai Đề án “Đầu tư lắp đặt hệ thống camera để giám sát, chỉ huy điều hành giao thông đường bộ” trên địa bàn tỉnh Sơn La (ưu tiên trên các tuyến quốc lộ) để phục vụ công tác bảo đảm TTATGT. - Tiếp tục nghiên cứu, bổ sung kinh phí đầu tư, cấp bổ sung các loại phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ hiện đại để phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới. <p>4. Đề nghị Bộ GD&ĐT</p> <p>Chỉ đạo các cơ sở giáo dục phối hợp với các đơn vị chức năng để triển khai thực hiện hiệu quả Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 21/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác bảo đảm TTATGT cho lứa tuổi học sinh trong tình hình mới; nghiên cứu đưa nội dung hướng dẫn, đào tạo kỹ năng tham gia giao thông an toàn đối với học sinh, sinh viên ngay từ trên ghế nhà trường, nội dung đào tạo phù hợp với từng cấp học, bậc học.</p>
5:	Lai Châu	<p>1. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quan tâm đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đảm bảo đồng bộ, hiện đại, ưu tiên các tuyến đường huyết mạch, trọng điểm kết nối tỉnh Lai Châu với các địa phương khác. Trong đó, ưu tiên bố trí nguồn vốn đầu tư, nâng cấp (xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông, hệ thống biển báo, vạch kẻ đường, thảm nhựa mặt đường) trên các tuyến Quốc lộ 4H, 4D, 32,... qua địa phận tỉnh Lai Châu. - Chỉ đạo Cục ĐKVN hỗ trợ tỉnh thực hiện nhiệm vụ đăng kiểm đối với những phương tiện thủy nội địa đang hoạt động; ban hành thiết kế mẫu định hình phù hợp với từng địa phương làm cơ sở, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân trong việc đóng mới phương tiện thủy nội địa; hỗ trợ kinh phí cho các tỉnh có điều kiện kinh tế khó khăn để đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng các Bến, Cảng thủy nội địa của địa phương đã được quy hoạch; tiếp tục hỗ trợ công tác bồi dưỡng, tập huấn miễn phí cho người lái phương tiện thủy và trang thiết bị phục vụ cho công tác tuyên truyền như: áo phao, dụng cụ nổi... để cấp phát cho các chủ phương tiện, đồng bào dân tộc có hoàn cảnh khó khăn. - Xem xét xây dựng lộ trình chuyển đổi phù hợp với điều kiện của từng tỉnh và đề xuất với Chính phủ bố trí kinh phí bảo trì đường thủy nội địa cho UBND các tỉnh còn khó khăn (trường hợp chuyển đổi luồng đường thủy nội địa quốc gia thành luồng đường thủy nội địa địa phương theo quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ); Xây dựng và hoàn thành các hệ thống ứng dụng công nghệ thông tin phục vụ quản lý hoạt động kinh doanh vận tải toàn quốc theo quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP của Chính phủ; Sửa đổi, bổ sung các quy định về đào tạo, thi, kiểm tra cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn; chứng chỉ chuyên môn đối với đồng bào dân tộc thiểu số có trình độ học vấn thấp, không biết đọc, biết viết Tiếng Việt. <p>2. Đối với Bộ Công an</p> <p>Xem xét, sớm triển khai Đề án “Đầu tư lắp đặt hệ thống camera để giám sát, chỉ huy điều hành giao thông đường bộ” trên địa bàn tỉnh để phục vụ công tác bảo đảm TTATGT. Bổ sung kinh phí đầu tư, cấp bổ sung các loại phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ hiện đại để phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm pháp luật về TTATGT, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>mới.</p> <p>3. Đối với Bộ GD&ĐT</p> <p>Sớm ban hành hướng dẫn và tổ chức triển khai thực hiện Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 21/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác bảo đảm TTATGT cho lứa tuổi học sinh trong tình hình mới. Trong đó, nghiên cứu đưa nội dung hướng dẫn, đào tạo kỹ năng tham gia giao thông an toàn đối với học sinh, sinh viên trong hoạt động dạy và học, nội dung đào tạo phù hợp với từng cấp học, bậc học.</p>
6	Bắc Kạn	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xem xét điều chỉnh phạm vi hành lang an toàn giao thông đối với hệ thống đường giao thông ngoài đô thị theo Nghị định 11/2010/NĐ-CP cho phù hợp với điều kiện địa hình miền núi, vùng sâu, vùng xa. Cụ thể: Khi hộ gia đình đã được cấp GCN QSD đất là đất ở và đã xây dựng nhà ở từ thời điểm trước; tuy nhiên, khi có nhu cầu xây mới nhà ở thì vị trí đất nằm trong hành lang ATGT nên người dân không thể thực hiện được vì công trình xây dựng vi phạm hành lang ATGT. Nếu lùi ra khỏi phạm vi hành lang ATGT là vực sâu hoặc đồi núi cao nên không thể xây dựng được nhà ở, công trình. - Đề nghị quan tâm đầu tư nâng cấp, cải tạo các tuyến Quốc lộ và một số tuyến đường tỉnh lộ trọng yếu, đồng thời chỉ đạo bổ sung hệ thống an toàn giao thông còn thiếu trên các tuyến đường giao thông (biển cảnh báo, gương cầu lồi, đường cứu nạn...). - Trong một số vụ TNGT, lực lượng CSGT-TT không thể xác định thiệt hại về sức khỏe, thương tật của người bị nạn ngay khi xảy ra vụ việc, vì vậy gặp nhiều khó khăn khi phối hợp với cơ quan điều tra. Đề nghị xem xét, ban hành văn bản, hướng dẫn phù hợp với tình hình thực tiễn khi đánh giá có dấu hiệu của tội phạm, đề xuất cơ quan cảnh sát điều tra, Viện kiểm sát nhân dân cùng cấp phối hợp khám nghiệm hiện trường, thu thập thông tin ban đầu để khách quan hơn trong điều tra giải quyết vụ việc. - Xem xét có quy định cho huyện Ba Bể được thí điểm dùng xe điện chở khách du lịch tại các điểm du lịch, để thuận tiện phát triển du lịch. <p>2. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị sửa đổi, bổ sung Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT ngày 12/6/2019, có quy định phù hợp đối với việc lưu thông, đăng ký, đăng kiểm các loại xe tự chế, xe máy chuyên dùng (xe Tắc tở 4 bánh) theo hướng đơn giản hóa thủ tục hành chính để người dân thực hiện đăng ký xe máy chuyên dùng nông, lâm nghiệp được thuận lợi hơn (<i>đối với Hồ sơ đăng ký xe máy chuyên dùng nông, lâm nghiệp lần đầu không yêu cầu có Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe máy chuyên dùng nhập khẩu</i>). - Sớm tham mưu cho Chính phủ ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung về hoạt động đào tạo lái xe cơ giới đường bộ. - Đề nghị cho phép xây dựng đầu nối đường nội thị của tỉnh vào Quốc lộ 3 tại các địa phương có tuyến Quốc lộ 3 đi qua; xây dựng các tuyến đường tránh các địa phương có tuyến Quốc lộ 3 đi qua để đảm bảo TTATGT, phát triển kinh tế-xã hội của tỉnh và các địa phương. - Đề nghị Bộ GTVT phân cấp, ủy quyền cho Sở Giao thông vận tải quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ các tuyến Quốc lộ đi qua địa bàn tỉnh để thuận lợi cho công tác phối hợp giữa chính quyền địa phương với các cơ quan quản lý đường bộ trong việc quản lý, bảo trì và giải quyết nhanh các vấn đề phát sinh trong công tác quản lý bảo trì đường quốc lộ. - Đề nghị xem xét bố trí kinh phí để tổ chức bồi thường, thu hồi phần đất bảo trì, bảo vệ công trình đường bộ và phần đất nằm trong

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>hành lang an toàn đường bộ gây ảnh hưởng đến an toàn giao thông để thuận tiện cho việc quản lý hành lang an toàn đường bộ.</p> <p>3. Đề nghị Bộ Công an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bổ trí kinh phí hỗ trợ trang cấp bổ sung các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ để thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT như: Cân điện tử kiểm tra tải trọng phương tiện, lắp đặt hệ thống camera giám sát giao thông để phục vụ xử lý vi phạm hành chính xử phạt “nguội” đối với các trường hợp vi phạm. - Đề nghị <i>Cục CSGT</i> và đơn vị liên quan khắc phục các lỗi trên hệ thống phần mềm đăng ký xe (thực hiện theo quy định tại Thông tư số 24/2023/TT-BCA ngày 01/07/2023 của Bộ trưởng Bộ Công an) để chỉnh sửa, khắc phục nhằm kịp thời đăng ký xe, phục vụ nhu cầu cho người dân sớm nhất. <p>4. Đề nghị Văn phòng quản lý đường bộ L4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tăng cường phối hợp với chính quyền địa phương trong công tác quản lý và bảo vệ kết cấu hành lang đường bộ trên tuyến các tuyến đường: QL.3B; QL.279; ĐT.253B; ĐT.256... - Kịp thời bố trí kinh phí xử lý các điểm tiềm ẩn TNGT, thường xuyên xảy ra TNGT trên tuyến QL3 đoạn qua địa bàn tỉnh Bắc Kạn. <p>5. Đề nghị Cục ĐTNĐVN</p> <p>Quan tâm tổ chức các lớp bồi dưỡng, tập huấn nghiệp vụ; hướng dẫn việc khảo sát luồng tuyến, thiết kế xây dựng bến bãi và công tác quản lý về đường thủy nội địa tại các địa phương, đặc biệt là các địa phương miền núi nơi có hồ thủy điện, hoạt động vận tải thủy nội địa chưa phát triển.</p>
7	Lạng Sơn	<p>1. Đối với Chính phủ và Ủy ban ATGTQG</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị sớm ban hành các Nghị định và các văn bản quy phạm pháp luật để tổ chức triển khai thực hiện sau khi Luật TTATGT đường bộ và Luật Đường bộ được thông qua. - Chỉ đạo <i>Bộ GTVT, Bộ Tài Chính; Cục ĐSVN</i> và các bộ ngành liên quan để kịp thời tháo gỡ, chỉ đạo thực hiện cho phù hợp với tình hình thực tế địa phương, đảm bảo lộ trình thực hiện xóa bỏ dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt theo Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ. - Ban hành Quyết định thay thế hoặc sửa đổi, bổ sung Quyết định số 22/2017/QĐ-TTg ngày 22/6/2017 của Thủ tướng Chính phủ về tổ chức và hoạt động của Ủy ban ATGT Quốc gia và Ban ATGT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, theo hướng quy định cụ thể, rõ ràng về tổ chức và hoạt động của Ban ATGT cấp huyện và cấp xã; về vị trí việc làm, quy hoạch đối với chức danh Chánh Văn phòng; Phó Chánh Văn phòng Ban ATGT tỉnh; đề xuất bổ sung quy định các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương đều có chức danh Phó Trưởng Ban ATGT chuyên trách để nâng cao hiệu quả công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới. Nghiên cứu, xem xét đưa ra mục tiêu kiềm chế kéo giảm TNGT trên cơ sở có tính đến các yếu tố chi phối, tác động khác như: tốc độ gia tăng dân số, gia tăng các phương tiện xe cơ giới đường bộ, cũng như tốc độ đầu tư phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông, biến đổi khí hậu, môi trường, thiên tai, dịch bệnh. - Quan tâm đầu tư ngân sách và xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>tăng và bảo đảm TTATGT. Các chủ trương đầu tư làm phát sinh gia tăng nhu cầu giao thông lớn phải có đánh giá tác động về TTATGT; nghiên cứu xây dựng, điều chỉnh bổ sung cơ chế chính sách ưu đãi phù hợp và đồng bộ nhằm thu hút, huy động các nguồn lực xã hội tham gia đầu tư xây dựng, cung ứng dịch vụ bến bãi vận tải.</p> <p>- Xây dựng và đưa vào sử dụng hệ thống phần mềm, đường truyền dữ liệu liên thông giữa tất cả các đơn vị về công tác xử lý vi phạm hành chính trên phạm vi toàn quốc; việc phát hiện vi phạm về giao thông và thông báo rộng rãi việc trang bị camera trên các phương tiện thông tin đại chúng để mọi người biết; rà soát, nghiên cứu sửa đổi các chế tài trong Luật Hình sự, Luật Xử lý vi phạm hành chính đối với lĩnh vực giao thông đường bộ theo hướng tăng nặng mức xử phạt đối với các hành vi nguy hiểm, là nguyên nhân trực tiếp gây TNGT như vi phạm nồng độ cồn, ma túy, vi phạm tốc độ, vượt đèn đỏ, chở quá tải trọng cho phép.</p> <p>2. Đối với Bộ Tài chính</p> <p>Đề nghị thay thế Thông tư số 01/2018/TT-BTC ngày 02/01/2018 của Bộ Tài chính quy định việc quản lý và sử dụng kinh phí bảo đảm TTATGT và Thông tư số 28/2019/TT-BTC Thông tư sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2018/TT-BTC ngày 02/01/2018 của Bộ Tài chính Quy định việc quản lý và sử dụng kinh phí bảo đảm TTATGT, theo hướng tăng cường nguồn kinh phí bảo đảm TTATGT và các nguồn vốn khác cho các tỉnh, nhất là đối với các tỉnh có nguồn thu ngân sách địa phương chưa đáp ứng được nhu cầu chi của tỉnh như tỉnh Lạng Sơn.</p> <p>3. Đối với Bộ Công an và Bộ GTVT:</p> <p>Đề nghị quan tâm trang cấp đầy đủ phương tiện, trang thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho lực lượng Cảnh sát giao thông, Thanh tra Giao thông vận tải đáp ứng công tác đảm bảo TTATGT như: hệ thống camera giám sát, thiết bị đo nồng độ cồn, thiết bị kiểm tra ma túy, cân trọng tải; thay thế xe ô tô tuần tra kiểm soát cơ bản đã cũ và bị xuống cấp.</p> <p>4. Đối với Bộ Khoa học và công nghệ và Bộ Thông tin và truyền thông</p> <p>Đề nghị xây dựng và ứng dụng khoa học, kỹ thuật công nghệ hiện đại trong giám sát, chỉ huy, điều hành giao thông, kiểm soát, phát hiện, xử lý vi phạm; xác định rõ cơ quan chủ trì, chịu trách nhiệm chính và cơ quan có trách nhiệm phối hợp để bảo đảm hiệu quả, tránh chồng chéo hoặc bỏ sót các nhiệm vụ quản lý.</p> <p>5. Đối với Bộ GD&ĐT</p> <p>Quan tâm chỉ đạo công tác tuyên truyền, có cơ chế xử lý nghiêm khắc đối với học sinh vi phạm về TTATGT; tăng thời gian giáo dục về TTATGT trong chương trình học chính khoá và thời gian tổ chức các hoạt động ngoại khoá. Rà soát lại nội dung, tài liệu giáo dục về ATGT cho phù hợp với từng đối tượng học sinh, sinh viên; đồng thời, hàng năm cần tiếp tục cung cấp đầy đủ các tài liệu, trang thiết bị về giáo dục ATGT cho các trường học.</p>
8	Tuyên Quang	1. Đối với Chính phủ

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>Bổ sung nguồn lực đầu tư hoàn thiện các tuyến đường cao tốc đã được đầu tư 2 lần hoặc 4 lần hạn chế thành 4 lần hoàn chỉnh (trong đó có Dự án cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang (giai đoạn 2) nâng cấp từ 2 lần lên 4 lần hoàn chỉnh).</p> <p>2. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chi đạo <i>Cục ĐBVN, Cục Đường cao tốc Việt Nam</i>: Tiếp tục rà soát, xử lý các điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT mới phát sinh; ưu tiên sơn kẻ 19 đường, biển báo, đỉnh phản quang, tiêu dẫn hướng, đèn chiếu sáng tại các nút giao đông dân cư; đối với các tuyến đường đèo dốc, vực sâu nguy hiểm; rà soát tăng cường tường phòng hộ, xây dựng các đường cứu nạn để cứu nguy cho các xe mất phanh. Triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp về kiểm soát tải trọng xe, đặc biệt trong bối cảnh hàng loạt các dự án trọng điểm ngành giao thông vận tải triển khai đồng loạt trong thời gian tới, cần phối hợp chặt chẽ với các chủ đầu tư, nhà thầu, tư vấn giám sát để kiểm soát tải trọng các xe vận chuyển vật liệu ra vào công trường thi công.
9	Yên Bái	<p>1. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chi đạo <i>Tổng Công ty đầu tư và phát triển đường cao tốc Việt Nam</i>; đẩy nhanh tiến độ sửa chữa vết hằn lún vết bánh xe trên tuyến cao tốc Nội Bài - Lào Cai; đầu tư hoàn chỉnh (mở rộng) tuyến cao tốc Nội Bài - Lào Cai (đoạn từ Yên Bái lên Lào Cai) theo quy mô dự án đã phê duyệt. - Chi đạo <i>Tổng Công ty ĐSVN</i> xây dựng hệ thống đường gom, tiến tới xóa bỏ đường ngang bất hợp pháp trên tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai đi qua địa bàn tỉnh Yên Bái; xây dựng hệ thống cảnh báo tự động tại các đường ngang giao cắt đường bộ đường sắt có nguy cơ mất ATGT cao. - Tiếp tục xây dựng kế hoạch phối hợp liên ngành giữa <i>Bộ GTVT và Bộ Công an</i> trong công tác kiểm tra, xử lý vi phạm tải trọng xe trên địa bàn và tại Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động; sớm xây dựng, lắp đặt và đưa vào hoạt động mô hình Trạm cân cố định độc lập trên các tuyến đường. - Nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung quy định về thẩm quyền, chế độ, chính sách của lực lượng bảo đảm TTATGT nhằm nâng cao ý thức, trách nhiệm, phòng, chống tiêu cực trong thực thi công vụ.
10	Thái Nguyên	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <p>Huy động các nguồn lực đầu tư phát triển nhanh, đồng bộ hạ tầng giao thông phù hợp với quy mô, định hướng phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại, thúc đẩy chuyển đổi số mạnh mẽ trong lĩnh vực giao thông.</p> <p>2. Đối với các bộ, ngành Trung ương</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị <i>Bộ GTVT</i> hỗ trợ kinh phí xây dựng các đường gom, xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt. - Đề nghị <i>Cục DTNDVN</i> quan tâm tổ chức các lớp bồi dưỡng, tập huấn nghiệp vụ, hướng dẫn trong việc khảo sát luồng tuyến, thiết kế xây dựng bến bãi và công tác quản lý về đường thủy nội địa tại các địa phương. Hỗ trợ các địa phương trong công tác đào tạo, cấp chứng chỉ chuyên môn cho người điều khiển phương tiện thủy nội địa. - Đề nghị <i>Cục ĐKVN</i> chỉ đạo các đơn vị nghiệp vụ hỗ trợ các địa phương trong công tác kiểm định phương tiện thủy nội địa.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị đầu tư nâng cấp mở rộng Quốc lộ 1B, Quốc lộ 37 qua địa bàn tỉnh Thái Nguyên; bố trí nguồn kinh phí Trung ương đầu tư hoàn thiện các đoạn tuyến đường Vành đai V - Hà Nội đoạn qua địa phận tỉnh Thái Nguyên. - Đề nghị bổ sung danh mục dự án ưu tiên đầu tư trọng Quy hoạch vùng đối với dự án Tuyến đường kết nối, liên kết tỉnh Thái Nguyên và tỉnh Tuyên Quang (đây là dự án có tính chất kết nối vùng: Thái Nguyên - Bắc Giang - Vĩnh Phúc - Tuyên Quang - Phú Thọ, phát huy hiệu quả Tuyến đường liên kết, kết nối các tỉnh Thái Nguyên - Bắc Giang - Vĩnh Phúc đang được đầu tư). Đề nghị nâng cấp, mở rộng cao tốc Hà Nội - Thái Nguyên từ 04 làn xe lên 06 làn xe, tạo động lực phát triển của cả vùng theo tinh thần Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng trung du và miền núi Bắc Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.
11	Điện Biên	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tăng cường nguồn lực đầu tư nâng cấp hạ tầng giao thông, nhất là hạ tầng giao thông đường bộ theo quy hoạch giai đoạn đến năm 2030. Ưu tiên đầu tư xây dựng đường cao tốc theo các tuyến hành lang kinh tế đã xác định. - Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, huy động các nguồn lực đầu tư phát triển nhanh, đồng bộ hạ tầng giao thông; đẩy mạnh ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại, thúc đẩy chuyển đổi số mạnh mẽ trong lĩnh vực giao thông. <p>2. Đối với các bộ, ngành</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiếp tục cụ thể hóa chủ trương của Đảng, Hiến pháp, pháp luật của Nhà nước về bảo đảm TTATGT và các hoạt động liên quan đến bảo đảm TTATGT. - Tập trung rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện thể chế, cơ chế, chính sách pháp luật về TTATGT đáp ứng kịp thời yêu cầu thực tiễn phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật, trọng tâm là hoàn thiện Dự án Luật TTATGT đường bộ và Luật Đường bộ, trình Quốc hội thông qua. - Đẩy mạnh cải cách hành chính, tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ, các phần mềm trên nền tảng công nghệ số, xây dựng hoàn thiện cơ sở dữ liệu về TTATGT góp phần xây dựng dữ liệu lớn và chuyển đổi số trong công tác đảm bảo TTATGT, ưu tiên kỹ thuật công nghệ, hệ thống giao thông thông minh, hiện đại hóa công tác đảm bảo TTATGT, nhất là hệ thống giám sát, phát hiện vi phạm TTATGT... - Quan tâm, bố trí kinh phí đầu tư xây dựng các công trình giao thông và xử lý các “điểm đen”, “điểm tiềm ẩn TNGT”.
12	Phú Thọ	<p>1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xem xét bổ sung phân công nhiệm vụ lập pháp về việc triển khai nghiên cứu rà soát, sửa đổi bổ sung các chế tài trong Luật Hình sự, Luật Xử lý vi phạm hành chính đối với lĩnh vực giao thông đường bộ theo hướng tăng nặng mức xử phạt đối với các hành vi nguy hiểm, các lỗi cố ý, là nguyên nhân trực tiếp gây TNGT. - Tăng cường giám sát đối với các hoạt động thuộc lĩnh vực bảo đảm TTATGT để có giải pháp xử lý, yêu cầu, kiến nghị xử lý kịp thời.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>2. Đối với Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nghiên cứu sửa đổi Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt theo hướng tăng nặng mức xử phạt đối với các hành vi nguy hiểm... để có đủ tính răn đe, giáo dục hiệu quả, hình thành ý thức văn hóa khi tham gia giao thông là không thể vi phạm, không dám vi phạm. - Cân đối bố trí nguồn lực để thực hiện đầu tư các công trình kết cấu hạ tầng giao thông; bố trí tăng kinh phí phục vụ công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT. - Chỉ đạo đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số và kết nối, chia sẻ dữ liệu giữa các cơ quan chức năng. - Có chính sách huy động các nguồn lực đầu tư phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông phù hợp với quy mô, định hướng phát triển kinh tế, xã hội của đất nước. <p>3. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoàn thiện phần mềm quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (bao gồm cả quản lý phương tiện và người lái xe) theo quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. - Rà soát, tham mưu Chính phủ sửa đổi các quy định về quản lý đường bộ, bảo vệ hành lang an toàn đường bộ và tổ chức giao thông theo hướng tăng cường phân cấp cho địa phương để chủ động trong công tác tổ chức, quản lý giao thông và duy tu, bảo dưỡng, nâng cấp, khắc phục "điểm đen". - Xem xét ban hành Quy chuẩn kỹ thuật về đóng phương tiện thủy nội địa áp dụng cho phương tiện hoạt động ở vùng hồ nước ngọt, nơi có điều kiện mặt nước tĩnh, ít chịu tác động của gió bão. Qua đó giúp giảm giá thành đóng phương tiện thủy cho người dân. - Nghiên cứu sửa đổi chương trình đào tạo sát hạch lái xe ô tô, lồng ghép, giảm số lượng môn học trùng lặp, đưa vào chương trình đào tạo môn xử lý tình huống giao thông trên clip mô phỏng để người học làm quen nhưng bỏ quy định phải sát hạch nội dung lý thuyết mô phỏng các tình huống giao thông; bỏ quy định mỗi học viên học lái xe phải tập 8 bài trong thời gian 3 giờ trên ca bin điện tử, bởi việc này cũng gây khó khăn cho người học, cũng như học phần mang tính chất mô phỏng và không sát với thực tế tập lái trên đường. - Bổ sung chương trình đào tạo cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn hoặc bồi dưỡng cấp giấy chứng nhận học tập pháp luật về giao thông đường thủy nội địa dành cho người đồng bào dân tộc thiểu số có trình độ học vấn thấp, trong đó chú trọng các kiến thức về đảm bảo an toàn giao thông, giảm tải chương trình và thời gian học cho phù hợp với với đối tượng đào tạo tại Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017, sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 06/2020/TT-BGTVT ngày 09/3/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT. - Nâng cấp, cải tạo, mở rộng Quốc lộ 70 do lưu lượng xe tăng cao dẫn đến tình trạng quá tải đặc biệt tại đoạn tuyến từ Km0-Km7 gây mất an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông. Sớm triển khai thực hiện dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 2 đoạn tránh thị trấn Phong Châu, huyện Phù Ninh, tỉnh Phú Thọ.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Nghiên cứu, hỗ trợ cho tỉnh Phú Thọ và ưu tiên cho lĩnh vực đường sắt đầu tư xây dựng các tuyến đường gom qua đường sắt, tiến tới xóa bỏ các lối đi tự mở qua đường sắt trên địa bàn tỉnh; trước mắt cho phép đầu tư di chuyển nhà gác đường ngang tại 03 vị trí: Km74+550, km76+500 và km117+400; mở rộng góc cua đường bộ đường ngang tại 02 vị trí: Km78+100 và km79+450. Tổ chức thực hiện nâng cấp lên đường ngang cảnh báo tự động kết hợp cản chắn tự động đối với 05 lối đi tiềm ẩn nguy cơ mất ATGT tại km75+212 (phường Tiên Cát, thành phố Việt Trì); km92+700 (xã Xuân Lũng, huyện Lâm Thao); km99+842 (phường Hùng Vương, thị xã Phú Thọ); km105+067 (xã Sơn Cương, huyện Thanh Ba) và km111+764 (xã Hoàng Cương, huyện Thanh Ba).</p> <p>- Nghiên cứu phương thức đầu tư, thực hiện đầu tư các tuyến đường thủy nội địa quốc gia để từng bước xây dựng hệ thống, mạng lưới vận tải đường thủy nội địa kết nối với các phương thức vận tải khác (như: Đường sắt, đường bộ,...) bảo đảm hiệu quả, an toàn.</p> <p>- Nâng cấp, xây dựng các công trình giao thông đường thủy nội địa thuộc Bộ quản lý, hỗ trợ các dự án địa phương quản lý trên địa bàn tỉnh Lào Cai theo quy hoạch, kế hoạch được phê duyệt. Đặc biệt sớm triển khai dự án cải tạo tuyến Sông Hồng đoạn Việt Trì - Lào Cai.</p> <p>- Chỉ đạo <i>Cục DTNDVN, Cục ĐKVN</i> duy trì phát hành các tờ rơi, áp phích, băng đĩa tuyên truyền, hướng dẫn tập huấn về công tác đảm bảo TTATGT đường thủy cho các địa phương, các cấp liên ngành cơ sở để tổ chức triển khai tuyên truyền tại địa phương.</p> <p>- Tiếp tục chỉ đạo lực lượng Thanh tra giao thông, đơn vị quản lý đường Quốc lộ 2 thường xuyên tăng cường tuần tra, kiểm soát, kiểm tra, xử phạt, kịp thời phát hiện và xử lý vi phạm những trường hợp vi phạm hành lang ATGT trên tuyến đường QL2. Kịp thời sửa chữa những hư hỏng trên tuyến, đặc biệt tại các lối rẽ lấp tằm đan rãnh thoát nước dọc thường xuyên bị hư hỏng, sập, gãy không đảm bảo ATGT, có nguy cơ tai nạn giao thông, gây nguy hiểm cho người tham gia giao thông.</p> <p>4. Đối với Bộ Công an</p> <p>- Sớm hoàn thiện Thông tư quy định và hướng dẫn thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về TNGT đường bộ (Thay thế Thông tư số 58/2008/TT-BCA (C11) theo phân công nhiệm vụ tại Nghị quyết số 149/NQ-CP của Chính phủ.</p> <p>- Chỉ đạo Công an các đơn vị, địa phương tăng cường công tác tuần tra, kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT, tập trung xử lý những hành vi vi phạm là nguyên nhân chính dẫn đến các vụ TNGT nghiêm trọng. Qua công tác tuần tra, kiểm soát và điều tra, xử lý TNGT, kịp thời kiến nghị khắc phục các bất hợp lý về tổ chức giao thông.</p>
13	Vĩnh Phúc	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <p>Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung Luật Đường sắt năm 2017 để khắc phục hạn chế, bất cập, đảm bảo tính đồng bộ với Luật Đất đai, Luật Đầu tư, Luật Thuế và các luật khác.</p> <p>2. Đối với các bộ, ngành</p> <p><i>Bộ GTVT</i> chỉ đạo các cơ quan, tổ chức liên quan:</p> <p>- Đẩy nhanh tiến độ khắc phục những bất cập trên tuyến Quốc lộ 2 qua địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc.</p> <p>- Tăng cường rà soát các điểm giao cắt giữa đường bộ với đường sắt trên tuyến đường sắt qua địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc. Trong đó, sớm có giải pháp xử lý 05 lối đi tự mở (<i>dùng nguồn vốn trung ương</i>) theo Quyết định số 1149/QĐ-BGTVT ngày 15/6/2020 của Bộ GTVT</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>theo lộ trình được duyệt.</p> <p>- Cải tạo, nâng cấp các luồng tuyến, thanh thải, nạo vét các khu vực có đá ngầm, khu vực khan cạn, các điểm đen và các điểm tiềm ẩn nguy cơ gây tai nạn trên tuyến đường thủy như khu vực luồng Cao Đại (huyện Vĩnh Tường, Vĩnh Phúc), khu vực bãi đá ngầm Đức Bắc (huyện Sông Lô, Vĩnh Phúc)</p>
14	Bắc Giang	<p>1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội</p> <p>- Đề nghị sửa đổi Luật xử lý vi phạm hành chính năm 2012. Trong đó: Tại khoản 3, Điều 85, quy định: “<i>Người có thẩm quyền ra quyết định có trách nhiệm theo dõi, đôn đốc và kiểm tra việc thi hành biện pháp khắc phục hậu quả do cá nhân, tổ chức thực hiện</i>”. Trong quá trình thực hiện cho thấy đối với các trường hợp không chấp hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính, Chánh Thanh tra Sở Giao thông vận tải sẽ ra quyết định cưỡng chế chấp hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính. Tuy nhiên, việc tổ chức thực hiện cưỡng chế yêu cầu kinh phí, nhân lực, thiết bị lớn; Thanh tra Sở khó đáp ứng yêu cầu (trong khi UBND các cấp có đầy đủ điều kiện để thực hiện công tác này). Đề nghị nghiên cứu, sửa đổi bổ sung cho phù hợp.</p> <p>2. Đối với Chính phủ</p> <p>- Đề nghị xem xét sửa đổi, bổ sung tại điểm c, khoản 2, Điều 9 Nghị định 118/2021/NĐ-CP và khoản 5, Điều 81 Nghị định 100/2019/NĐ-CP (sửa đổi bổ sung bởi Nghị định 123/2021/NĐ-CP) quy định: Về trước Giấy phép lái xe trong trường hợp thời hạn còn lại của giấy phép ngắn hơn thời hạn tước quyền sử dụng của giấy phép. Vì đang có sự mâu thuẫn chồng chéo.</p> <p>- Đề nghị xem xét sửa đổi, bổ sung quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ:</p> <p>+ Quy định tăng mức phạt tiền đối với hành vi: “<i>Điều khiển xe không có Giấy phép lái xe theo quy định</i>”, quy định tại điểm b, khoản 8, Điều 21 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, được sửa đổi tại khoản 11 Điều 2 Nghị định số 123/2021/NĐ-CP, tránh trường hợp lái xe cố ý khai báo không có Giấy phép lái xe trốn tránh hình thức xử phạt bổ sung tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe; “<i>Điều khiển xe mô tô bấm còi, rú ga (net pô) liên tục trong đô thị, khu đông dân cư</i>”, quy định tại điểm c khoản 3, Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP; Điều khiển xe sơn, dán thêm làm thay đổi chữ, số hoặc thay đổi màu sắc của chữ, số, nền biển, quy định tại khoản 10, Điều 2 Nghị định 123/2021/NĐ-CP.</p> <p>+ Bổ sung 03 hành vi vi phạm chưa có quy định cụ thể: “<i>Không chấp hành yêu cầu kiểm tra tải trọng của người thi hành công vụ</i>” (mức xử phạt bằng mức xử phạt đối với hành vi chở hàng vượt quá tải trọng trên 150%; đồng thời quy định hình thức xử phạt tương ứng đối với chủ xe); “<i>Xe mô tô, xe máy lắp thêm đèn chiếu sáng</i>”; “<i>Điều khiển xe mô tô, xe máy có gương chiếu hậu bên trái nhưng lắp không đúng vị trí</i>”; “<i>Tự ý thay đổi đặc tính pô xe, còi xe, đèn xe</i>”.</p> <p>+ Bổ sung quy định khi xử phạt xe chờ quá khổ, quá tải, coi nới thùng xe, nhưng Giấy chứng nhận kiểm định đã hết hạn sử dụng hoặc lái xe không xuất trình Giấy chứng nhận đăng kiểm xe, lực lượng cảnh sát giao thông căn cứ vào dữ liệu kiểm định gần nhất lưu trữ trên hệ thống đăng kiểm tra để xác minh, xử phạt.</p> <p>+ Hiện nay, việc xác định chủ xe chủ yếu qua lời khai của lái xe và thông tin trên đăng ký xe, phù hiệu xe nên có nhiều trường hợp chưa chính xác. Đề nghị bổ sung quy định, lực lượng cảnh sát giao thông sau khi lập biên bản, sẽ tiến hành xác minh chủ xe</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>trước khi ra quyết định xử phạt. Hồ sơ xác minh được lưu cùng hồ sơ xử phạt xe, có giá trị sửa đổi, bổ sung thông tin chủ xe trong biên bản vi phạm hành chính.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị Chính phủ sớm quan tâm bố trí kinh phí để thực hiện Quyết định số 994/2014/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch lập lại trật tự hành lang ATGT đường bộ, đường sắt. <p>3. Đối với các bộ, ngành, cơ quan Trung ương</p> <p>3.1. Đối với Bộ Công an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quan tâm đầu tư cơ sở vật chất, kỹ thuật, trang bị hiện đại cho lực lượng cảnh sát giao thông để đáp ứng yêu cầu công tác, trong đó trang cấp ô tô, mô tô, máy đo tốc độ, máy đo nồng độ cồn, test ma túy, cân tải trọng... - Nâng định mức trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật cho lực lượng trực tiếp làm công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm về giao thông đường bộ, nhất là xe ô tô và các thiết bị kỹ thuật. - Có chế độ chính sách đặc thù riêng cho lực lượng cảnh sát giao thông để động viên, khích lệ cán bộ, chiến sĩ khắc phục khó khăn, nỗ lực hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. <p>3.2. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiếp tục xây dựng, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, đề án và các chính sách về TTATGT. Hoàn chỉnh quy hoạch kết nối đồng bộ hệ thống giao thông trong quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị, quy hoạch nông thôn và các quy hoạch chuyên ngành liên quan đến giao thông, bảo đảm tính khả thi, phù hợp với thực tiễn. - Hiện nay, một số đoạn tuyến trên QL31, QL37, QL279 chạy qua địa phận tỉnh Bắc Giang quy mô nhỏ hẹp chưa đảm bảo theo quy hoạch. Đặc biệt là tuyến QL37, đoạn từ Km13+00 (<i>giáp ranh tỉnh Hải Dương</i>) đến Km46+400 (<i>TT Kép huyện Lạng Giang</i>) dài 33,4km/60,4km chiếm 55%, có mặt đường nhỏ hẹp từ 5,5-6m, đi cạnh đường sắt, lưu lượng phương tiện giao thông rất lớn, nhiều xe tải trọng nặng, là trực chính các phương tiện Container chở hàng từ Lạng Sơn đi Quảng Ninh, Hải Phòng và ngược lại, các phương tiện tham gia giao thông đặc biệt khó khăn, tiềm ẩn nguy cơ cao xảy ra TNGT. Đề nghị Bộ GTVT sớm quan tâm đầu tư cải tạo, nâng cấp các đoạn tuyến trên theo quy mô quy hoạch để đảm bảo khả năng khai thác đồng bộ, góp phần bảo đảm TTATGT, thúc đẩy phát triển kinh tế- xã hội của địa phương. - Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo Cục ĐSVN, Tổng Công ty ĐSVN có phương án tổng thể tổ chức giải toả, xoá bỏ dứt điểm vi phạm hành lang đường sắt và lối đi tự mở qua đường sắt. Trong đó, phối hợp với Sở Giao thông vận tải tỉnh Bắc Giang sớm có phương án triển khai Kế hoạch thực hiện xoá bỏ lối đi tự mở trên đường sắt theo lộ trình được duyệt. - Đề nghị Bộ GTVT cho phép Tổng Công ty ĐSVN chạy tàu An Sinh qua các địa phương, trong đó có các tuyến chạy qua tỉnh Bắc Giang (Lạng Sơn - Hạ Long) để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội ở địa phương và đảm bảo an toàn hệ thống đường sắt. - Đề nghị Bộ GTVT sớm kiến nghị với Trung ương nghiên cứu, đầu tư tuyến đường sắt liên vận quốc tế với Trung Quốc, trong đó có đoạn chạy qua tỉnh Bắc Giang để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa, vận chuyển hành khách, giảm chi phí logistics. <p>3.3. Đối với Bộ Tài chính</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>Đề nghị sửa đổi, bổ sung quy định tại Thông tư số 238/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 và Thông tư số 55/2022/TT-BTC ngày 24/8/2022 của Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 238/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 trong đó tăng giá dịch vụ kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới, thiết bị và xe máy chuyên dùng đang lưu hành để các đơn vị có nguồn thu đảm bảo tái đầu tư cơ sở vật chất, thiết bị dây truyền kiểm định, cũng như chi cho con người.</p>
15	Bắc Ninh	<p>1. Đối với Chính phủ Đề nghị Chính phủ quan tâm, đầu tư nguồn lực cho công tác đảm bảo TTATGT, tiếp tục huy động các nguồn lực để đầu tư, hoàn thiện hệ thống quy hoạch quốc gia, đảm bảo phát triển cân đối, hài hoà tổng thể giữa các lĩnh vực, hoàn thiện quy hoạch đô thị gắn với quy hoạch giao thông.</p> <p>2. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo Cục DBVN sớm có giải pháp giải quyết bất cập liên quan đến công tác tổ chức giao thông trên các tuyến Quốc lộ qua địa bàn tỉnh. - Đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu có các biện pháp khắc phục những bất cập trên QL.1A, Quốc lộ 18, Quốc lộ 18 (Nội Bài - Bắc Ninh), Quốc lộ. 38 (BOT), Quốc lộ.17 đoạn qua địa bàn tỉnh Bắc Ninh. - Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo Cục ĐSVN có phương án tổng thể tổ chức giải toả, xoá bỏ dứt điểm vi phạm hành lang đường sắt và lối đi tự mở qua đường sắt. Trong đó, phối hợp với Sở Giao thông vận tải tỉnh Bắc Ninh sớm có phương án triển khai Kế hoạch thực hiện xoá bỏ lối đi tự mở trên đường sắt theo lộ trình được duyệt. - Đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu khắc phục các điểm bất cập trên tuyến đường thủy nội địa đoạn qua địa bàn tỉnh Bắc Ninh trên các tuyến đường thủy nội địa Trung ương quản lý.
16	Hà Nội	<p>1. Kiến nghị với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chính phủ: <ul style="list-style-type: none"> + Sửa đổi bổ sung Nghị định 100/2019/NĐ-CP, Nghị định 123/2021/NĐ-CP của Chính phủ quy định về xử lý triệt để các hành vi vi phạm về: sử dụng ô tô kinh doanh vận tải hành khách dừng, đỗ tại Văn phòng đại diện để bốc xếp, hàng hóa; Đơn vị có xe hoạt động tái vi phạm nhiều lần các quy định về hoạt động kinh doanh vận tải. + Sửa đổi Nghị định 10/2020/NĐ-CP theo hướng giao cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền thực hiện tạm thời dừng cấp mới, cấp đổi phù hiệu, biển hiệu, cấp lại cấp đổi giấy phép kinh doanh vận tải cho đơn vị vận tải khi phát hiện đơn vị kinh doanh vận tải có vi phạm, tái vi phạm nhiều lần về quy định và điều kiện kinh doanh vận tải. - Sửa đổi bổ sung khoản 6 Điều 22 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT, trong đó, có quy định cắt giảm số chuyển đổi với trường hợp xe xuất bến vắng khách.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Đẩy nhanh tiến độ hoàn thiện kết nối, tích hợp Cơ sở dữ liệu về giấy phép lái xe với cơ sở dữ liệu Quốc gia về dân cư theo Đề án 06 của Chính phủ. - Xây dựng và sớm trình Quốc hội ban hành Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật Đường sắt sửa đổi. <p>2. Kiến nghị với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chỉ đạo Cục ĐBVN: (1) Xây dựng và hoàn thiện phần mềm quản lý vận tải; (2) Nghiên cứu chế tài để áp dụng với các phương tiện bị xử lý thu hồi phù hiệu qua hệ thống phần mềm của Bộ GTVT tương tự như đối với các phương tiện bị xử phạt nguội ngành Công an đang áp dụng, có chế tài gửi các cơ quan chức năng phối hợp quản lý như Cục ĐKVN không thực hiện kiểm định đối với các xe của đơn vị vận tải có vi phạm; (3) Nâng cấp Hệ thống giám sát hành trình đảm bảo hoạt động hiệu quả, chính xác, cập nhật các lỗi vi phạm gửi đến đơn vị kinh doanh vận tải trước khi cơ quan có thẩm quyền xử lý đối với các hành vi vi phạm thông qua Hệ thống này. - Tiếp tục triển khai các dự án đường gom trên một số địa phương có đường sắt đi qua (hiện nay đang thực hiện tại huyện Thường Tín khoảng 1,7km). - Chỉ đạo Tổng Công ty ĐSVN và các đơn vị trực thuộc phối hợp với UBND các quận, huyện có đường sắt đi qua trong quá trình tổ chức lập phương án cấm mốc giới hành lang an toàn đường sắt. - Kiến nghị với Cục ĐSVN, Tổng Công ty ĐSVN: <ul style="list-style-type: none"> + Phối hợp với các đơn vị có liên quan của Thành phố, UBND các quận, huyện có đường sắt đi qua tập trung thực hiện các giải pháp bảo đảm TTATGT đường sắt theo văn bản số 1312/UBND-ĐT ngày 05/5/2023 của UBND thành phố Hà Nội. + Chỉ đạo các đơn vị đường sắt liên quan phối hợp với UBND các quận, huyện có đường sắt đi qua trong công tác bảo đảm an toàn giao thông, hướng dẫn kỹ thuật làm êm thuận tại các vị trí lối đi tự mở chưa được xóa bỏ theo nội dung Văn bản số 3077/BGTVT-KCHT ngày 27/3/2018 của Bộ GTVT và cho phép được làm êm thuận đối với các lối đi tự mở có mặt cắt lớn hơn 1,5m tại các vị trí trực cảnh giới và đường trục huyện, xã. + Đối với đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam: Cập nhật điều chỉnh, bổ sung theo các nội dung đã được UBND Thành phố góp ý tại văn bản số 2892/UBND-ĐT ngày 11/9/2023, cụ thể: (1). Thống nhất về hướng tuyến đã được UBND Thành phố thống nhất với Bộ GTVT tại văn bản số 6397/UBND-ĐT ngày 28/12/2018; (2). Mở rộng tổ hợp nhà ga Ngọc Hồi để tích hợp nhà ga, Depor, trạm bảo dưỡng ... của các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt quốc gia, đường sắt tốc độ cao; (3). Đường sắt tốc độ cao chỉ dừng ở ga Ngọc Hồi (không đi vào ga Hà Nội); (4). Bổ sung 01 ga khu vực đô thị vệ tinh Phú Xuyên để phục vụ kết nối sân bay thứ 2 khu vực phía Nam dự kiến. + Đối với mạng lưới đường sắt Quốc gia: (1). Đường sắt vành đai (Hướng tuyến không điều chỉnh; Ga đầu mối: Bổ sung ga Yên Thường nằm trên địa bàn Hà Nội và Bắc Ninh); (2). Đường sắt hướng tâm (điều chỉnh điểm đầu tại ga Lạc Đạo cho cả tàu khách và tàu hàng của tuyến Hà Nội - Hải Phòng); (3). Hệ thống các ga đường sắt Quốc gia (Điều chỉnh bổ sung ga Yên Thường và điều

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>chính chức năng ga Bắc Hồng từ ga đầu mỗi thành ga trung gian. Quỹ đất dư tại Bắc Hồng xem xét dành cho tổ hợp công nghiệp đường sắt).</p> <p>+ Đối với mạng lưới đường sắt nội vùng: Cơ bản dự kiến không điều chỉnh. Bổ sung hạ tầng đường sắt kết nối với tỉnh Hòa Bình để tổ chức chạy tàu nội vùng. Bổ sung tổ chức chạy tàu nội vùng kết nối Cảng hàng không thứ 2 vùng thủ đô.</p> <p>- Chi đạo <i>Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố</i> tập trung kiểm soát chặt chẽ tải trọng tàu, thuyền tại các điểm xuất phát, điểm tập kết hàng hóa, kho cảng, bến bãi....</p> <p>3. Kiến nghị Bộ Công an</p> <p>- Nghiên cứu; phối hợp với các Bộ, ngành có liên quan (như <i>Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Tài chính...</i>) hướng dẫn Luật xử lý vi phạm hành chính năm 2012, sửa đổi bổ sung năm 2020; Nghị định 139/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021 về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa; Nghị định 04/2022/NĐ-CP ngày 06/01/2022 sửa đổi, bổ sung một số Điều của các Nghị định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đất đai; tài nguyên nước và khoáng sản; khí tượng thủy văn; đo đạc và bản đồ;</p> <p>- Có văn bản kiến nghị <i>Bộ Tài nguyên và Môi trường</i> sớm ban hành quy định về mốc giới hành chính trên các tuyến sông (có số hóa) tạo điều kiện thuận lợi cho việc xác định địa giới phục vụ việc xác định vi phạm, xử lý triệt để các hành vi lợi dụng địa phận giáp ranh giữa các tỉnh, thành phố để khai thác cát, sỏi lòng sông trái phép.</p> <p>4. Kiến nghị Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn</p> <p>Chi đạo các cơ quan chức năng liên quan tổ chức rà soát, cấm bổ sung các biển hạn chế tải trọng trên các tuyến đê kết hợp giao thông theo quy định của Luật Đê điều.</p>
17	Quảng Ninh	<p>1. Về lĩnh vực đường bộ</p> <p>- Đẩy mạnh đầu tư nguồn lực, trang thiết bị, ứng dụng khoa học công nghệ tự động hoá, AI, gắn với mục tiêu chuyển đổi số Quốc gia trong quản lý, giám sát, điều hành, đảm bảo TTATGT.</p> <p>- Đề nghị <i>Chính phủ</i> xem xét cho chủ trương, ban hành sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật liên quan cho phép thu phí sử dụng đường bộ đối với toàn bộ các tuyến cao tốc do Nhà nước đầu tư.</p> <p>2. Về lĩnh vực đường sắt</p> <p>- Đề nghị sớm tái khởi động lại Tiểu dự án đường sắt Phả Lại - Hạ Long.</p> <p>- Nghiên cứu sửa đổi Luật Đường sắt để đảm bảo tính khả thi, phù hợp với điều kiện thực tiễn.</p> <p>- <i>Các bộ ngành TW</i> chỉ đạo các địa phương tiếp tục phối hợp, hỗ trợ các đơn vị đường sắt tổ chức, thực hiện tốt Quy chế phối hợp giữa UBND các tỉnh, thành phố có đường sắt đi qua đảm bảo TTATGT tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt.</p> <p>3. Về lĩnh vực đường thủy nội địa</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>Tiếp tục đẩy mạnh phân cấp hơn nữa việc quản lý các cảng, bến, tuyến luồng đường thủy nội địa cho địa phương quản lý theo tinh thần của Chính phủ tại Nghị định số 06/2024/NĐ-CP ngày 25/01/2024 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động vận tải đường thủy nội địa.</p> <p>4. Về lĩnh vực Hàng hải</p> <p>Nghiên cứu xây dựng cơ chế xử lý sự cố tai nạn hàng hải để <i>Tổng Công ty đảm bảo an toàn hàng hải phía Bắc</i> được thanh toán các chi phí thực hiện công tác đảm bảo an toàn liên quan tới tài sản chìm đắm nêu trên từ nguồn ngân sách nhà nước.</p>
18	Hải Dương	<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị <i>Quốc hội, Chính phủ và các Bộ, ngành Trung ương</i> tiếp tục dành nguồn kinh phí để nâng cấp, mở rộng các đoạn tuyến trên QL.17B, QL.37 qua địa bàn tỉnh Hải Dương để đồng bộ với các đoạn tuyến đã được nâng cấp; kiến nghị <i>Bộ GTVT</i> chỉ đạo tiếp tục xử lý các bất cập về hạ tầng giao thông trên QL.5. - Đề nghị <i>Quốc hội</i> kiến nghị cấp có thẩm quyền bổ sung biên chế hành chính cho ngành Giao thông vận tải các địa phương để có thể thực hiện tốt theo chức năng, nhiệm vụ và thực hiện tốt công tác bảo đảm TTATGT. Hiện nay, Nghị định số 30/2023/NĐ-CP ngày 08 tháng 6 năm 2023 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 139/2018/NĐ-CP ngày 08 tháng 10 năm 2018 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới có hiệu lực từ ngày 08 tháng 6 năm 2023, trong đó thực hiện phân cấp từ <i>Cục ĐKVN</i> về <i>Sở Giao thông vận tải</i> một số nhiệm vụ. Mặt khác, Nghị quyết số 149/NQ-CP ngày 212 tháng 9 năm 2023 của Chính phủ ban hành chương trình thực hiện Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25 tháng 5 năm 2023 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới, trong đó giao nhiệm vụ cho Bộ GTVT tham mưu và phân cấp gần như hầu hết các lĩnh vực cho địa phương mà Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm tham mưu hoặc trực tiếp tổ chức thực hiện. - Đề nghị <i>Chính phủ và các Bộ, ngành trung ương</i> hỗ trợ Ủy ban nhân dân tỉnh Hải Dương kinh phí xây dựng đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt (tính bố trí nguồn kinh phí giải phóng mặt bằng). - Đề nghị <i>Chính phủ, Bộ GTVT</i> quan tâm đầu tư kinh phí nâng cấp tĩnh không cầu Bình, cầu An Thái, cầu đường sắt Phú Lương trên địa bàn tỉnh Hải Dương nhằm bảo đảm an toàn, phòng tránh nguy cơ xảy ra sự cố đâm va và tàu thủy với công trình cầu. - Đề nghị <i>Cục ĐKVN</i> chỉ đạo các đơn vị nghiệp vụ tăng cường nhân lực, cơ sở vật chất hỗ trợ các địa phương trong công tác kiểm định phương tiện thủy nội địa.
19	Hải Phòng	<ul style="list-style-type: none"> - Đề tháo gỡ các khó khăn trong việc xây dựng đường gom và hàng rào ngăn cách để xóa bỏ lối đi tự mở, xem xét, sửa đổi quy định tại điểm b, khoản 4, Điều 17 Luật Đường sắt, cho phép Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định việc xây dựng đường gom trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt để xóa bỏ lối đi tự mở trên đường sắt sau khi tham vấn ý kiến của cơ quan quản lý đường sắt. - Xem xét, điều chỉnh, sửa đổi các quy định của Nghị định 159/2018/NĐ-CP ngày 28/11/2018 của Chính phủ theo hướng mở rộng phạm vi điều chỉnh, không chỉ trong vùng nước đường thủy nội địa mà cả các vùng nước chưa được quản lý nhằm ngăn chặn các hành vi lợi dụng nạo vét, khơi thông luồng lạch để tận thu khoáng sản trái phép, gây ảnh hưởng tới môi trường, gây thất thoát tài

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>nguyên quốc gia.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sửa đổi các quy định của Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa; Thông tư số 42/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/2021 của Bộ GTVT quy định về công tác điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa. - Tăng cường thanh tra, kiểm tra, giám sát các cơ sở đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng, chứng chỉ chuyên môn của thuyền viên phương tiện thủy nội địa. - Quan tâm, ưu tiên đầu tư kinh phí để cải tạo, nâng cấp hệ thống giao thông đường thủy nội địa đặc biệt là đầu tư cải tạo luồng, nâng cao tính không một số cầu đảm bảo hoạt động vận tải các phương tiện thủy nội địa. - <i>Các ngành Công an, Quân đội</i> thường xuyên trao đổi, cung cấp thông tin liên quan đến âm mưu của các tổ chức phản động, tội phạm, nhất là thông tin về âm mưu can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng, vào hệ thống thông tin chuyên ngành hàng không. - Đề nghị nghiên cứu, xem xét việc cho phép <i>Cảng Hàng không</i> được đầu tư, trang bị thiết bị áp chế các loại thiết bị bay không người lái, vật thể bay siêu nhẹ, flycam để phòng chống can thiệp bất hợp pháp.
20	Hòa Bình	<p>1. Đối với Bộ GTVT</p> <p>1.1. Về đảm bảo TTATGT đường bộ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bố trí kinh phí thực hiện hoàn thành Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ. Đặc biệt là phần kinh phí bồi thường, hỗ trợ giải tỏa phần đất bảo vệ, bảo trì đường bộ; phần đất bồi thường, hỗ trợ thiệt hại do hạn chế khả năng sử dụng đất, thiệt hại tài sản gắn liền với đất hành lang an toàn đường bộ gây ảnh hưởng đến an toàn giao thông trên các tuyến đường đi qua vùng CT229 và đường quốc lộ uỷ thác. - Tiếp tục xem xét bố trí kinh phí đầu tư, nâng cấp, cải tạo các tuyến đường giao thông tiềm ẩn mất an toàn giao thông; đồng thời đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội - an ninh quốc phòng và đảm bảo an toàn giao thông theo quy hoạch của tỉnh (Đường 12B qua huyện Kim Bôi, tỉnh Hòa Bình đoạn km 20+350, đoạn km 19+800, xã Vĩnh Đồng, huyện Kim Bôi; đoạn Km 1+700 đường 12b thuộc xã Tú Sơn, huyện Kim Bôi tỉnh Hòa Bình; đường Hồ Chí Minh qua huyện Lương Sơn; Quốc lộ 6 đoạn qua tỉnh Hoà Bình). - Thường xuyên tổ chức các lớp bồi dưỡng, hướng dẫn nghiệp vụ thanh tra hành chính, thanh tra chuyên ngành để nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác thanh tra. - Xem xét xây dựng lại chương trình đào tạo sát hạch lái xe ô tô, lồng ghép, giảm số lượng môn học trùng lặp, đưa vào chương trình đào tạo môn xử lý tình huống giao thông trên clip mô phỏng để người học làm quen nhưng bỏ quy định phải sát hạch nội dung lý thuyết mô phỏng các tình huống giao thông; bỏ quy định mỗi học viên học lái xe phải tập 8 bài trong thời gian 3 giờ trên ca bin điện tử, bởi việc này cũng gây khó khăn cho người học, cũng như học phần mang tính chất mô phỏng và không sát với thực tế tập lái ở trên đường.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>1.2. Về bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nghiên cứu ban hành Quy chuẩn kỹ thuật về đóng phương tiện thủy nội địa áp dụng cho phương tiện hoạt động ở vùng hồ nước ngọt, nơi có điều kiện mặt nước tĩnh, ít chịu tác động của gió bão. Qua đó sẽ giúp giảm được giá thành đóng phương tiện thủy cho người dân. - Đề nghị Chi Cục ĐKVN số 1 chỉ đạo Chi nhánh Đăng kiểm Hà Sơn Bình tăng cường lực lượng và thời gian để thực hiện công tác hướng dẫn thủ tục đăng kiểm cho người dân đảm bảo thuận lợi, giảm bớt chi phí. Nghiên cứu chuyển thẩm quyền đăng kiểm phương tiện thủy về cho Sở Giao thông vận tải của các địa phương.
21	Hung Yên	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng và đưa vào sử dụng hệ thống phần mềm, đường truyền dữ liệu liên thông giữa tất cả các đơn vị về công tác xử lý vi phạm hành chính trên phạm vi toàn quốc. - Bổ sung quy định “tháo biển kiểm soát” trong xử lý vi phạm TTATGT. - Quan tâm chỉ đạo các Bộ, ngành liên quan phối hợp tỉnh Hưng Yên đầu tư kinh phí, trang thiết bị phục vụ công tác đảm bảo TTATGT. <p>2. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ban hành quy định bắt buộc các loại phương tiện tham gia giao thông phải triển khai ứng dụng công nghệ do cơ quan quản lý nhà nước ban hành. Đồng thời bổ sung quy định về áp dụng tiêu chuẩn khí thải và kiểm soát khí thải đối với xe mô tô, xe gắn máy (hiện nay chưa có quy định kiểm soát khí thải đối với loại phương tiện này) nhằm hạn chế sử dụng phương tiện giao thông cá nhân. - Ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể đối với các phương án tổ chức giao thông đơn giản như: lắp đặt biển cấm tải, cấm dừng, đỗ xe trên các tuyến đường được phân cấp cho Ủy ban nhân dân quận - huyện quản lý nhằm kịp thời giải quyết các kiến nghị của cử tri và nhân dân trên địa bàn, góp phần đảm bảo TTATGT. - Nâng cấp đường ngang Km26+500 (Đốc Nghĩa) giao ĐT.380 và đường ngang Km35+005 giao cắt ĐT.387 (Lương Tài); đường ngang Km21+113 (Đình Dù, giao cắt ĐH.11B) thành đường ngang có người gác chắn, dàn chắn do ngành đường sắt quản lý, khai thác. - Chỉ đạo Cục ĐSVN phối hợp với địa phương trong công tác cung cấp các quy hoạch chuyên ngành, thỏa thuận thiết kế đối với các dự án giao thông nói chung, đặc biệt là dự án xây dựng đường gom KCN phía Nam đường sắt từ Như Quỳnh đến Lương Tài góp phần giảm thiểu TNGT đường sắt xảy ra trên địa bàn.
22	Hà Nam	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị Chính phủ tiếp tục quan tâm, xây dựng cơ chế, chính sách huy động các nguồn lực đầu tư phát triển nhanh, đồng bộ kết cấu hạ tầng giao thông phù hợp với quy mô, định hướng phát triển kinh tế, xã hội của đất nước; ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại, thúc đẩy chuyển đổi số mạnh mẽ trong lĩnh vực giao thông. - Đề nghị Chính phủ nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung một số quy định trong lĩnh vực giao thông đường bộ, cụ thể:

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>+ Tại khoản 1 Điều 56 Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012, đề nghị làm rõ trong trường hợp thực hiện nhiều hành vi vi phạm trong một lần thì mức phạt tiền nêu trên là tổng số tiền xử phạt các hành vi vi phạm hay là số tiền xử phạt đối với từng hành vi vi phạm.</p> <p>+ Đề nghị quy định rõ hơn khái niệm đối với xe ba bánh tự chế làm căn cứ xử phạt vi phạm hành chính quy định tại điểm c khoản 1 Điều 3 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP.</p> <p>+ Đề nghị bổ sung khái niệm các loại xe tương tự xe mô tô quy định tại điểm c khoản 1 Điều 3 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, trong đó bao gồm xe mô tô điện; đồng thời quy định về Giấy phép lái xe đối với xe mô tô điện.</p> <p>+ Đề nghị quy định thống nhất trong việc xác định thời hạn áp dụng biện pháp “Tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe” quy định tại khoản 5 Điều 81 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP; điểm c khoản 2 Điều 9 Nghị định số 118/2021/NĐ-CP.</p> <p>+ Đề nghị nghiên cứu, điều chỉnh quy định về đường gom dọc Quốc lộ quy định tại khoản 3 Điều 26 Nghị định 11/2010/NĐ-CP.</p> <p>2. Đối với các bộ, ngành trung ương.</p> <p>2.1. Đối với Bộ GTVT.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiếp tục xây dựng, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, đề án và các chính sách về TTATGT. - Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo Cục ĐSVN, Tổng Công ty ĐSVN có phương án tổng thể tổ chức giải toả, xoá bỏ dứt điểm vi phạm hành lang đường sắt và LDTM qua đường sắt. Trong đó, phối hợp với Sở Giao thông Vận tải tỉnh Hà Nam sớm có phương án triển khai Kế hoạch thực hiện xoá bỏ lối đi tự mở trên đường sắt theo lộ trình được duyệt. - Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo Cục ĐBVN, Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam phối hợp chặt chẽ với chính quyền địa phương có phương án tổ chức giao thông hợp lý, xử lý các điểm phức tạp về giao thông như: nút giao Liêm Tuyền QL.21B, nút giao Vực Vòng QL.38, nút giao QL.1A với đường T3... - Rà soát quy định tại Thông tư 26/2012/TT-BGTVT quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác có quy định về tiêu chí xác định điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT dựa trên số vụ TNGT đối với các điểm đen có nguyên nhân do bất cập về kết cấu hạ tầng; điều chỉnh quy trình xử lý điểm đen theo hướng đơn giản hóa, đồng thời cần có cơ chế đặc thù về đầu tư xây dựng theo hướng rút gọn. <p>2.2. Đối với Bộ Công an.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quan tâm đầu tư cơ sở vật chất, kỹ thuật, trang bị hiện đại cho lực lượng cảnh sát giao thông để đáp ứng yêu cầu công tác, trong đó trang cấp ô tô, mô tô, ca nô, máy đo tốc độ, máy đo nồng độ cồn, test ma túy... - Nâng định mức trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật cho lực lượng trực tiếp làm công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm về giao thông đường bộ, nhất là xe ô tô và các thiết bị kỹ thuật. <p>2.3. Đối với Bộ Tài chính.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị sửa đổi, bổ sung quy định tại Thông tư số 238/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 và Thông tư số 55/2022/TT-BTC ngày 24/8/2022 của Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 238/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 trong đó tăng giá

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>dịch vụ kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới, thiết bị và xe máy chuyên dùng đang lưu hành phù hợp với thực tiễn hiện nay để các đơn vị có nguồn thu đảm bảo tái đầu tư cơ sở vật chất, thiết bị dây truyền kiểm định, cũng như chi cho con người.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị có giải pháp tháo gỡ khó khăn trong việc thực hiện Thông tư số 37/2023/TT-BTC của Bộ Tài chính về quản lý và sử dụng phí sát hạch lái xe; theo đó Sở Giao thông Vận tải phải thực hiện việc đấu thầu hoặc đặt hàng cung cấp dịch vụ cơ sở vật chất phục vụ sát hạch, dẫn đến thời gian thực hiện kéo dài, ảnh hưởng đến quyền lợi của học viên.
23	Thái Bình	<p>1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sửa đổi, bổ sung Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 cho phù hợp với tình hình thực tiễn hiện nay. <p>2. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung một số quy định của Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải; Nghị định số 139/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa cho phù hợp với tình hình thực tế hiện nay. - Xem xét sửa đổi, bổ sung các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT đường bộ, đường thủy nội địa để phù hợp với thực tiễn và thuận lợi cho các lực lượng chức năng khi làm nhiệm vụ, trong đó cần nâng cao trách nhiệm của chủ phương tiện, chủ doanh nghiệp kinh doanh vận tải. - Có văn bản quy định cụ thể về việc xử lý các phương tiện xe cơ giới khi coi nới, tự chế và các cơ sở cải tạo xe cơ giới trái quy định pháp luật. - Xây dựng hệ cơ sở dữ liệu quốc gia dùng chung về xử lý vi phạm hành chính cho tất cả các, bộ, ngành, địa phương. - Đề nghị Chính phủ, các bộ ngành Trung ương hỗ trợ kinh phí cho công tác tuyên truyền về TTATGT tại địa phương; trang bị phương tiện, thiết bị cho các lực lượng chức năng thực hiện công tác thanh tra, kiểm tra, tuần tra kiểm soát, xử lý các hành vi vi phạm TTATGT. <p>3. Đối với các bộ, ngành có liên quan</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị Ủy ban ATGTQG phối hợp với các bộ, ngành liên quan nghiên cứu, trình Chính phủ phương án bổ sung biên chế chuyên trách làm công tác đảm bảo TTATGT cho Ban An toàn giao thông các cấp phù hợp với yêu cầu thực tiễn tại địa phương. - Đề nghị các bộ, ngành Trung ương hỗ trợ kinh phí cho công tác tuyên truyền về TTATGT tại địa phương; hỗ trợ trang bị phương tiện, thiết bị cho các lực lượng chức năng thực hiện công tác thanh tra, kiểm tra, tuần tra kiểm soát, xử lý các hành vi vi phạm TTATGT. - Đề nghị Bộ Công an bổ sung trang thiết bị và tăng cường đào tạo, huấn luyện cho lực lượng Cảnh sát giao thông đường thủy nội địa ở các địa phương để nâng cao hiệu quả công tác bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
24	Nam Định	<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị Bộ GTVT có chủ trương chỉ đạo, nghiên cứu loại phương tiện phù hợp hoạt động trên địa bàn nông thôn, qua đó tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, đồng thời xử lý hiệu quả tình trạng vi phạm của xe ba, bốn bánh tự chế tham gia giao thông. - Đề nghị Bộ GTVT xem xét, báo cáo Chính phủ sửa đổi, bổ sung Quyết định số 1639/QĐ-TTg ngày 28/12/2022 của Chính phủ ban hành Danh mục sự nghiệp công cơ bản, thiết yếu ngành giao thông vận tải theo hướng bổ sung dịch vụ công thiết yếu ngành giao thông vận tải: “Quản lý, vận hành hệ thống kiểm tra tải trọng xe”; hoặc sửa đổi, bổ sung Khoản 2 Điều 4 Nghị định số 120/2020/NĐ-CP ngày 07/10/2020 của Chính phủ quy định về thành lập, tổ chức lại, giải thể đơn vị sự nghiệp công lập, để có cơ sở thực hiện việc kiện toàn sắp xếp lại Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động. - Đề nghị Bộ GTVT quan tâm tạo điều kiện về kinh phí đồng thời chỉ đạo Cục ĐSVN, Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam, các cơ quan liên quan tiếp tục phối hợp chặt chẽ với địa phương huy động nguồn lực xây dựng đường gom-xóa lối đi tự mở trên địa bàn tỉnh. - Đề nghị Bộ GTVT quyết định về chủ trương cho phép rà soát một số đường dân sinh, có lịch sử hình thành từ lâu, lưu lượng giao thông lớn, hiện không thể xây dựng đường gom thành đường ngang hợp pháp để đảm bảo TTATGT theo đề nghị của địa phương. - Đề nghị Bộ GTVT, Cục ĐTNĐVN quan tâm khảo sát, xử lý các bất cập về hạ tầng giao thông đường thủy nội địa trên các tuyến sông Trung ương theo các văn bản số: 70/BATGT-VP ngày 13/11/2023, văn bản số 14/BATGT-VP ngày 02/02/2024 của Ban ATGT tỉnh - Đề nghị Cục ĐTNĐVN chỉ đạo các lực lượng chức phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chuyên môn, lực lượng chức năng thuộc UBND tỉnh Nam Định trong quản lý, thực hiện công tác đảm bảo TTATGT trên địa bàn.
25	Ninh Bình	<ol style="list-style-type: none"> 1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị ban hành, sửa đổi, hoàn thiện hệ thống Luật có liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT để đảm bảo đồng bộ, thực hiện có hiệu quả trong mọi tầng lớp nhân dân. - Tăng cường chức năng giám sát đối với công tác thực hiện pháp luật trong lĩnh vực đảm bảo TTATGT. 2. Đối với Chính phủ <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị ban hành, sửa đổi kịp thời các Nghị định hướng dẫn các Luật có liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT để triển khai thực hiện kịp thời, có hiệu quả. - Chỉ đạo các bộ, ngành, địa phương tập trung xây dựng, hoàn thiện và tổ chức thực hiện các Quy hoạch có liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT. - Đề nghị quan tâm bố trí kinh phí đầu tư xây dựng, nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông. 3. Đối với các bộ, ngành TW <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị tăng cường sự phối hợp giữa các bộ, ngành trong công tác bảo đảm TTATGT.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị <i>Bộ Công an, Bộ GTVT</i> nghiên cứu, hỗ trợ kinh phí đầu tư xây dựng cảng, bến thủy nội địa chuyên dùng phục vụ công tác bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh. - Đề nghị <i>ngành Đường sắt</i> quan tâm nâng cấp, hoàn thiện hệ thống cảnh báo tại các đường ngang; phối hợp cùng chính quyền địa phương đầu tư xây dựng hệ thống đường gom, hàng rào, xóa bỏ các lối đi tự mở trên tuyến đường sắt Bắc.- Nam đoạn qua tỉnh Ninh Bình. - Ưu tiên bố trí kinh phí thực hiện công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa; bổ sung, tăng cường các trang thiết bị, máy móc chuyên dùng phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát, phát hiện và xử lý kịp thời các vi phạm;
26	Thanh Hóa	<p>1. Đối với Quốc hội Tiếp tục quan tâm chỉ đạo toàn diện công tác bảo đảm TTATGT trên cả 5 lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng không, hàng hải.</p> <p>2. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xem xét sửa đổi, bổ sung các Nghị định xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa để phù hợp với thực tiễn . - Xem xét tăng nguồn kinh phí hoạt động đảm bảo TTATGT cho các địa phương, nhất là các địa phương có tình hình TTATGT phức tạp. - Nghiên cứu đề nghị sửa đổi các quy định của pháp luật có liên quan đến nội dung chuyển đổi mục đích sử dụng đất rừng tự nhiên tạo điều kiện thuận lợi cho công tác thi công dự án khẩn cấp khắc phục hậu quả thiên tai (nhất là các công trình dự án khẩn cấp khắc phục hậu quả thiên tai trên đường bộ để kịp thời thông tuyến phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân và ổn định đời sống). - Nghiên cứu đề nghị xem xét, điều chỉnh Luật Ngân sách Nhà nước theo hướng tạo điều kiện cho các địa phương có thể tự huy động ngân sách và nguồn lực hợp pháp khác của địa phương để thực hiện đầu tư các công trình, dự án thuộc trách nhiệm đầu tư của Ngân sách Trung ương. <p>3. Đối với các bộ, ngành</p> <p>3.1. Đề xuất với Ủy ban ATGTQG Quan tâm tạo điều kiện cung cấp trang thiết bị, bố trí kinh phí thực hiện các nhiệm vụ đảm bảo an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa.</p> <p>3.2. Đề xuất với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiếp tục quan tâm đầu tư, sửa chữa, nâng cấp hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá, nhất là ở khu vực miền núi, vùng sâu, vùng xa, vùng có điều kiện kinh tế đặc biệt khó khăn; trong đó ưu tiên xử lý các điểm đen, điểm tiềm ẩn TNGT trên các quốc lộ; xây dựng các đường ngang, rào chắn dọc theo đường sắt; nạo vét luồng tàu ra, vào cảng Nghi Sơn.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Bố trí kinh phí để từng bước thực hiện giải phóng hành lang an toàn đường bộ trên các tuyến Quốc lộ thuộc địa bàn tỉnh Thanh Hóa; ưu tiên cho các dự án nâng cấp, cải tạo, các đoạn tuyến tiềm ẩn TNGT do che khuất tầm nhìn (đường Hồ Chí Minh). - Để đáp ứng chất lượng công tác quản lý, bảo dưỡng thường xuyên trên các tuyến đường bộ, nhất là đối với các tuyến đường có nhiều làn xe, đề xuất nâng kinh phí bố trí trong công tác bảo dưỡng thường xuyên giai đoạn 2024-2027 theo định mức (khoảng 120 triệu đồng/1km/1 năm) để phù hợp với điều kiện thực tế. - Đề nghị tiếp tục quan tâm, ưu tiên bố trí kinh phí để xử lý ngay khi phát hiện các vị trí bất cập giao thông trên các Quốc lộ để không hình thành điểm đen mới xử lý. - Để tạo điều kiện cho việc thu hút đầu tư các dự án góp phần phát triển kinh tế xã hội trên địa bàn tỉnh, đề nghị xem xét sửa đổi các quy định pháp luật theo hướng cho phép các dự án (như dự án: giao thông, cửa hàng xăng dầu, khu dân cư, khu thương mại dịch vụ...) được phép đầu nối vào tuyến, đoạn tuyến Quốc lộ được quy hoạch là đường cao tốc khi đảm bảo các điều kiện an toàn giao thông như tại các điểm quy hoạch đầu nối. - Xem xét quy định của Thông tư 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/9/2015 để phù hợp với quy định thuộc lĩnh vực đất đai, xây dựng có quy định về việc xây dựng, cải tạo nhà ở tạm có thời hạn trong phần đất đã được cấp giấy chứng nhận sử dụng đất nằm trong hành lang an toàn đường bộ; đồng thời có cơ chế hỗ trợ, đền bù cụ thể đối với phần đất này trong quá trình giải phóng mặt bằng khi đầu tư mở rộng tuyến đường theo quy hoạch. - Chỉ đạo các đơn vị trực thuộc rà soát hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT, trọng tâm là công tác quản lý và nâng cao chất lượng đào tạo sát hạch cấp giấy phép lái xe (giáo trình học, chất lượng giáo viên dạy lái xe...), công tác quản lý hoạt động vận tải. - Đẩy nhanh việc xây dựng, triển khai ứng dụng công nghệ thông tin phục vụ công tác quản lý, kiểm tra, xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải, đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe, đăng kiểm phương tiện. - Cần xem xét giáo trình đào tạo đảm bảo người được cấp Giấy phép lái xe có đầy đủ các kỹ năng khi tham gia giao thông đặc biệt trên đường cao tốc; nâng cao quy định, chương trình tập huấn đối với giáo viên tham gia giảng dạy lý thuyết và thực hành. - Xem xét nghiên cứu có quy định để quản lý loại xe ô tô cá nhân 05-07 chỗ sử dụng biển số màu trắng không đăng ký kinh doanh vận tải nhưng thực hiện hoạt động vận chuyển hành khách giống như xe kinh doanh vận tải hành khách (hình thức xe ghép, xe tiện chuyển) để phục vụ công tác quản lý, thanh tra, kiểm tra của lực lượng chức năng; tăng chế tài xử lý vi phạm đối với đơn vị kinh doanh vận tải vi phạm điều kiện kinh doanh vận tải. <p>3.3. Đề xuất Bộ Tài chính</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tham mưu cho Chính phủ xem xét quyết định phương án tăng nguồn kinh phí hoạt động đảm bảo TTATGT cho các địa phương, trong đó có tỉnh Thanh Hóa; tăng nguồn vốn sự nghiệp kinh tế để Bộ GTVT và các địa phương có khả năng bố trí đảm bảo vốn theo đúng định mức kinh tế kỹ thuật.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Tham mưu cho Chính phủ xem xét, báo cáo cấp thẩm quyền điều chỉnh Luật Ngân sách Nhà nước theo hướng tạo điều kiện cho các địa phương có thể tự huy động ngân sách và nguồn lực hợp pháp khác của địa phương để thực hiện đầu tư các công trình, dự án thuộc trách nhiệm đầu tư của Ngân sách Trung ương.</p> <p>3.4. Đề nghị Bộ Công an phối hợp với Bộ GTVT, Bộ Y tế đưa ra các quy định về công tác thống kê các vụ TNGT trên toàn quốc để thống nhất, đảm bảo số liệu thống kê được chính xác hơn.</p>
27	Nghệ An	<p>1. Kiến nghị Quốc hội Hoàn thiện cơ chế, chính sách ưu đãi để thực hiện xã hội hóa trong lĩnh vực giao thông, thu hút rộng rãi các nguồn đầu tư trong và ngoài nước tham gia phát triển giao thông.</p> <p>2. Đề nghị Ủy ban ATGTQG Chỉ đạo các đơn vị liên quan, triển khai nghiên cứu, xây dựng hệ thống báo cáo và phân tích tình hình TTATGT cấp quốc gia và cấp tỉnh, nhất là điều chỉnh lại cách thống kê, đánh giá về số liệu TNGT cần phù hợp với điều kiện thực tiễn.</p> <p>3. Đề nghị Bộ GTVT Chỉ đạo sớm hoàn thành, đưa vào khai thác sử dụng các dự án giao thông đường bộ trên địa bàn, đặc biệt là dự án xây dựng đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn đi qua tỉnh Nghệ An.</p> <p>4. Đề nghị Quốc hội, các Bộ, ngành Trung ương</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiếp tục quan tâm hỗ trợ tỉnh Nghệ An thực hiện các dự án giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Nghệ An đã được phê duyệt trong quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ tỉnh Nghệ An đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. - Kiến nghị Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/04/2018 theo hướng quy định cụ thể, chi tiết về chủ thể chịu trách nhiệm chính trong việc thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt phù hợp với cấp quản lý, đồng bộ với các quy định của pháp luật về đất đai, ngân sách. - Đề nghị Bộ GTVT lập Đề án xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt đối với đoạn đường sắt, dự án đường sắt qua địa bàn tỉnh Nghệ An, trong đó giao đơn vị cụ thể làm chủ đầu tư, trích từ nguồn ngân sách Trung ương để triển khai thực hiện; sau khi hoàn thành bàn giao hồ sơ cho địa phương quản lý, cập nhật vào hồ sơ địa chính. - Đề nghị Bộ GTVT tham mưu cấp có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung Luật và các văn bản quy phạm pháp luật liên quan để phù hợp với thực tế. - Đề nghị các cơ quan, đơn vị ngành hàng không tăng cường biên chế, kinh phí phục vụ công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về an toàn hàng không dân dụng cho các đơn vị tại Nghệ An. - Kiến nghị điều chỉnh một số quy định pháp luật về quản lý, khai thác khu bay để Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP đủ cơ sở pháp lý để đầu tư, sửa chữa, nâng cấp cơ sở hạ tầng, bổ sung, thay thế các trang thiết bị tại khu bay bảo đảm an ninh, an toàn hàng không ...

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
28	Hà Tĩnh	<p>1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quy định cụ thể độ tuổi cấp giấy phép điều khiển lái xe đối với đối tượng học sinh theo hướng từ 16 tuổi trở lên được học, thi, cấp giấy phép điều khiển xe có dung tích xi lanh từ dưới 175cm³ trở xuống; còn dưới 16 tuổi bắt buộc môn giáo dục pháp luật giao thông. Không quy định độ tuổi tối đa đối với lái xe hạng E. - Nghiên cứu, hoàn thiện các quy định về quản lý, xử lý vi phạm trong lĩnh vực TTATGT, quản lý, chế tài xử lý vi phạm trong hoạt động kinh doanh vận tải theo hình thức “xe đò”, “xe ghép” đảm bảo tránh thất thu ngân sách, cạnh tranh không lành mạnh và đảm bảo quyền lợi cho hành khách. - Tăng khung hình phạt đối với các nhóm vi phạm gây mất TTATGT, có nguy cơ gây TNGT cao như các đối tượng điều khiển phương tiện không có chứng chỉ chuyên môn, không có đăng ký, đăng kiểm, chở quá số người quy định. - Xây dựng quy chuẩn kỹ thuật, đăng ký, đăng kiểm quản lý khai thác, sử dụng xe bốn bánh năng lượng điện để chở khách tham quan trong nội bộ các khu vực giới hạn có điều kiện; xe ba bánh sử dụng năng lượng điện thu gom rác thải để có cơ sở triển khai thực hiện, đáp ứng nhu cầu của xã hội và Nhân dân. <p>2. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ban hành quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô. - Nghiên cứu có cơ chế, chính sách ưu đãi để thực hiện xã hội hóa trong lĩnh vực giao thông, thu hút rộng rãi các nguồn đầu tư trong và ngoài nước tham gia phát triển giao thông. - Sửa đổi Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. - Sửa đổi Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ theo hướng bổ sung danh mục đặt hàng hoặc đấu thầu đối với việc thuê trung tâm sát hạch lái xe để tổ chức thi; xem xét hướng dẫn việc thực hiện phương thức đấu thầu trung tâm sát hạch lái xe theo hướng có lợi cho người dân, đặc biệt là đối với các tỉnh chỉ có 1 trung tâm sát hạch lái xe. - Sửa đổi Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/04/2018 của Chính phủ theo hướng quy định cụ thể chủ thể chịu trách nhiệm chính thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt phù hợp với cấp quản lý, đồng bộ với quy định pháp luật về đất đai, ngân sách. - Bố trí kinh phí trong công tác giải tỏa hành lang ATGT đường bộ theo lộ trình đã được Chính phủ phê duyệt. - Đề nghị Chính phủ quan tâm, hỗ trợ kinh phí để địa phương xây dựng các âu thuyền, bến thuyền neo đậu các phương tiện bị tạm giữ và tránh trú bão trên địa bàn. <p>3. Đối với các bộ, ngành Trung ương</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Rà soát, sửa đổi bổ sung, hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm TTATGT phù hợp với thực tiễn, theo hướng đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, xác định rõ trách nhiệm, phạm vi quản lý nhà nước về công tác bảo đảm TTATGT giữa các cơ quan chức năng và chính quyền địa phương.</p> <p>- Ủy ban ATGTQG chỉ đạo các đơn vị liên quan, triển khai nghiên cứu, xây dựng hệ thống báo cáo và phân tích tình hình TTATGT cấp quốc gia và cấp tỉnh, điều chỉnh phương pháp thống kê, đánh giá số liệu TNGT để phù hợp với điều kiện thực tiễn hiện nay.</p> <p>- Bộ GTVT, Bộ Công an tiếp tục xây dựng kế hoạch phối hợp liên ngành trong công tác kiểm tra, xử lý vi phạm tải trọng xe; sớm xây dựng, lắp đặt và đưa vào hoạt động mô hình trạm cân cố định độc lập trên các tuyến đường.</p> <p>- Bộ Tài chính sớm ban hành văn bản hướng dẫn chi tiết Thông tư số 37/2023/TT-BTC ngày 07/6/2023 trong đó quy định cụ thể việc trích lại % (từ phí thu được) để đảm bảo chi cho chi phí thanh toán cung cấp dịch vụ, thuê cơ sở vật chất của trung tâm sát hạch lái xe, nộp ngân sách nhà nước.</p> <p>4.Đối với Bộ GTVT</p> <p>- Nghiên cứu, bổ sung quy định, chế tài xử lý các chủ đầu tư dự án BOT làm đường không đảm bảo chất lượng theo hợp đồng trong đó, dừng hoặc tạm dừng thu phí.</p> <p>- Nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung các quy định về công tác đào tạo lái xe cụ thể:</p> <p>+ Giảm số giờ thực hành trên ca bin học lái xe ô tô/01 học viên. Giảm thời gian chương trình đào tạo trong đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ.</p> <p>+ Bổ sung hình thức đào tạo lý thuyết trên các nền tảng số nhằm phù hợp với thực tiễn và tạo điều kiện thuận lợi cho người học có thể tự học, linh động, tiết kiệm chi phí, thời gian.</p> <p>- Bộ GTVT, Cục ĐBVN chỉ đạo các đơn vị thi công đẩy nhanh tiến độ thi công dự án đầu tư xây dựng công trình cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 8A đoạn Km37÷Km85+300, tỉnh Hà Tĩnh. Chỉ đạo Khu Quản lý đường bộ II, Công ty Cổ phần Tập đoàn Cienco 4 (BOT) đẩy nhanh tiến độ hoàn thành các dự án sửa chữa để đảm bảo ATGT trên tuyến.</p> <p>- Bộ GTVT, Cục ĐSVN sớm phê duyệt dự án đầu tư thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ đường ngang tự mở qua đường sắt theo đề nghị của UBND tỉnh Hà Tĩnh đảm bảo lộ trình theo Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ.</p> <p>- Đầu tư nâng cấp Quốc lộ 1A đoạn qua thị xã Kỳ Anh đảm bảo đúng tiêu chí Quốc lộ 1A. Cho phép lập dự án nâng cấp, mở rộng tuyến tránh Quốc lộ 1 thành phố Hà Tĩnh và tuyến tránh Quốc lộ 1 thị xã Kỳ Anh lên đường 4 làn xe có giải phân cách giữa.</p> <p>- Lập đề án xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt đối với đoạn đường sắt, dự án đường sắt qua địa bàn tỉnh Hà Tĩnh, trong đó giao đơn vị cụ thể làm chủ đầu tư, trích từ nguồn ngân sách Trung ương triển khai thực hiện; sau khi hoàn thành bàn giao hồ sơ cho địa phương quản lý, cập nhật vào hồ sơ địa chính.</p> <p>- Chỉ đạo Cục ĐKVN rà soát tổng thể hệ thống đăng kiểm phương tiện thủy nội địa để có phương án sắp xếp phù hợp.</p> <p>- Xây dựng và đưa vào hoạt động phần mềm quản lý buộc các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng thực hiện cung cấp đầy đủ các nội dung của hợp đồng vận chuyển qua phần mềm của Bộ GTVT.</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Bố trí kinh phí, đầu tư, xây dựng các điểm dừng đón, trả khách cho xe tuyến cố định trên các tuyến đường bộ, ưu tiên các tuyến quốc lộ, đặc biệt Quốc lộ 1 đoạn qua Hà Tĩnh.</p>
29	Quảng Bình	<p>1. Đối với Chính phủ và Ủy ban ATGTQG</p> <p>- Đề nghị <i>Chính phủ</i> quan tâm hỗ trợ cho tỉnh kinh phí để tiếp tục đầu tư, nâng cấp một số tuyến đường giao thông, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế xã hội, xóa đói, giảm nghèo, nâng cao đời sống Nhân dân. Đặc biệt, quan tâm đầu tư triển khai xây dựng các dự án giao thông huyết mạch kết nối trục Đông – Tây.</p> <p>- Đề nghị <i>Chính phủ</i> tiếp tục chỉ đạo các bộ, ngành, trung ương xem xét tăng tỷ lệ điều tiết của ngân sách Trung ương cho ngân sách địa phương thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT cao hơn cho các địa phương chưa tự cân đối được ngân sách. Đồng thời, có chính sách hỗ trợ cho các địa phương trong trường hợp số thu xử phạt các năm quá thấp nhưng nguyên nhân cơ bản là do khách quan (không nên lấy tiêu chí thu xử phạt vi phạm ATGT hàng năm thấp để làm căn cứ giảm tỉ lệ điều tiết ngân sách hỗ trợ cho các địa phương nếu việc thu xử phạt thấp do nhiều nguyên nhân khách quan như: thiên tai, dịch bệnh..., hoặc do người dân chấp hành tốt các quy định pháp luật về ATGT nên không có căn cứ xử phạt...).</p> <p>- Đề nghị <i>Chính phủ, Ủy ban ATGTQG</i> quan tâm hỗ trợ kinh phí cho Ban ATGT tỉnh, Sở GTVT, Công an tỉnh để sửa chữa, mua sắm các loại phương tiện hiện đại như ca nô tuần tra phục vụ cho công tác tuần tra, kiểm soát giao thông đường thủy và phòng chống lụt, bão. Trang bị phương tiện, trang thiết bị cho lực lượng cảnh sát giao thông làm nhiệm vụ dẫn đoàn theo đúng quy định.</p> <p>2. Đối với Bộ GTVT</p> <p>2.1. Về lĩnh vực ATGT đường bộ</p> <p>- Chỉ đạo tổ chức kiểm tra toàn diện, tổng thể việc thực hiện các quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.</p> <p>- Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/9/2015 của Bộ đã quy định cụ thể về đầu nối đường nhánh và quy hoạch các điểm đầu nối vào quốc lộ; trong đó, tại khoản 3 Điều 20 quy định “<i>Đường nhánh đầu nối vào quốc lộ phải thông qua điểm đầu nối thuộc quy hoạch điểm đầu nối đã được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phê duyệt sau khi có văn bản thỏa thuận của Bộ GTVT</i>”. Tuy nhiên, thực tế hiện nay do nhà nước chưa có điều kiện để đầu tư xây dựng hệ thống đường gom; vì vậy, đề nghị Bộ nghiên cứu cho phép đầu nối tạm thời đường nhánh chưa có trong quy hoạch vào quốc lộ; đồng thời, cho phép tồn tại các điểm đầu nối hiện hữu (<i>đã có từ trước, do lịch sử để lại</i>) cho đến khi xây dựng được đường gom nhằm phục vụ nhu cầu đi lại, phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Bên cạnh đó, cần có lộ trình, chương trình, kế hoạch sớm xây dựng hệ thống đường gom đối với các tuyến quốc lộ đang khai thác.</p> <p>Mặt khác, tại Điều 21 Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT quy định về khoảng cách tối thiểu giữa hai điểm đầu nối vào quốc lộ chưa thực sự phù hợp với tình hình thực tế của các địa phương và thiếu linh hoạt. Đề nghị Bộ xem xét điều chỉnh lại quy định trên theo hướng giảm khoảng cách giữa hai điểm đầu nối liền kề cùng phía ngoài khu vực đô thị để phù hợp với tình hình thực tế và điều kiện kinh tế - xã hội của các địa phương. Đối với các vị trí đầu nối theo quy hoạch đô thị và các quy hoạch khác đã được cơ</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>quan có thẩm quyền phê duyệt thì không phải thỏa thuận, hay chấp thuận mà chỉ thực hiện thủ tục chấp thuận thiết kế và cấp phép thi công nút giao đầu nối.</p> <p>- Quyết định số 22/2017/QĐ-TTg ngày 22/6/2017 của Thủ tướng Chính phủ về tổ chức và hoạt động của Ủy ban ATGT Quốc gia và Ban ATGT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có quy định về tổ chức, thành phần, nhiệm vụ và quyền hạn của Ban ATGT cấp huyện; không quy định về việc thành lập cũng như thành phần, nhiệm vụ, quyền hạn của Ban ATGT cấp xã. Thực tế cho thấy, việc thành lập Ban ATGT cấp xã là rất cần thiết; hiện nay nhiều xã trên cả nước đã thành lập Ban ATGT cấp xã mặc dù chưa đủ cơ sở pháp lý. Vì vậy, đề nghị Bộ nghiên cứu tham mưu Chính phủ bổ sung nội dung: “Chủ tịch UBND cấp huyện quy định thành phần, nhiệm vụ và quyền hạn của Ban ATGT cấp xã; Chủ tịch UBND cấp xã quy định cơ quan thường trực và ban hành quy chế hoạt động của Ban An toàn giao thông cấp xã” vào Quyết định số 22/2017/QĐ-TTg.</p> <p>- Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt giai đoạn 2014 - 2020 đến nay đã hết thời gian thực hiện. Đề nghị Bộ nghiên cứu sớm tham mưu Thủ tướng Chính phủ ban hành quyết định mới cho giai đoạn tiếp theo để các địa phương có cơ sở triển khai thực hiện.</p> <p>- Quan tâm sớm đầu tư nâng cấp, mở rộng đoạn tuyến Quốc lộ 12A nêu trên nhằm giảm thiểu ùn tắc và đảm bảo TTATGT.</p> <p>- Đề nghị Bộ chỉ đạo Cục Đường bộ phối hợp với chính quyền địa phương và các cơ quan chức năng liên quan tăng cường kiểm tra, rà soát việc lắp đặt các loại biển báo ATGT đường bộ trên các tuyến quốc lộ để kịp thời lắp đặt bổ sung các biển báo còn thiếu; điều chỉnh hoặc dỡ bỏ các biển báo chưa hợp lý; sửa chữa hoặc thay mới các biển báo đã hư hỏng, bị mất hoặc quá cũ; tăng cường lắp đặt các biển báo tại khu vực đông dân cư, các điểm giao với đường ngang, các cung đường có nguy cơ xảy ra tai nạn; quan tâm sửa chữa, nâng cấp các gờ giảm tốc độ, sơn lại vạch kẻ đường ở những đoạn đã mờ hoặc bong tróc; lắp đặt đồng bộ và gắn phản quang trên hệ thống lan can bảo vệ hai bên lề đường, nhất là khu vực ngoài đô thị, nơi không có đèn đường chiếu sáng. Mặt khác, hiện nay chúng ta đang sử dụng phổ biến hệ thống lan can bảo vệ bằng thép cứng, không có sự đàn hồi; vì vậy, cần nghiên cứu để tiến tới thay thế bằng hệ thống lan can thông minh bằng vật liệu nhựa nhằm giảm chấn cho người tham gia giao thông khi bị va đập do sự cố TNGT.</p> <p>2.2. Về lĩnh vực ATGT đường sắt</p> <p>- Chỉ đạo ngành đường sắt và các cơ quan, đơn vị liên quan rà soát tổng thể các quy định của Luật Đường sắt nhằm phát hiện những bất cập, hạn chế gây vướng mắc trong quá trình thực hiện để tham mưu Chính phủ trình Quốc hội xem xét sớm sửa đổi, bổ sung.</p> <p>- Tăng cường phối hợp với Bộ Tài chính và các bộ, ngành liên quan nghiên cứu sớm bố trí kinh phí triển khai xây dựng hệ thống đường ngang, hầm chui và quan tâm tham mưu Chính phủ hỗ trợ kinh phí cho các địa phương còn khó khăn để đầu tư xây dựng hệ thống hàng rào, đường gom nhằm xóa bỏ các lối đi tự mở băng qua đường sắt đảm bảo kịp thời, đúng lộ trình theo Đề án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.</p> <p>2.3. Về lĩnh vực ATGT đường thủy nội địa</p> <p>- Luật Giao thông đường thủy nội địa quy định “phương tiện thủy nội địa là tàu, thuyền và các cấu trúc nổi khác, có động cơ hoặc không có động cơ, chuyên hoạt động trên đường thủy nội địa”, không quy định cụ thể về nhà hàng nổi; Thông tư số 43/2012/TT-</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>BGTVT của Bộ quy định các yêu cầu kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với tàu thủy lưu trú du lịch ngủ đêm, nhà hàng nổi, khách sạn nổi có quy định “nhà hàng nổi là phương tiện thủy nội địa” nhưng là đối với loại nhà hàng nổi có “chở khách”, không điều chỉnh đối với nhà hàng nổi có kết cấu phần chìm dưới nước dạng bè được liên kết bằng các biện pháp thủ công.</p> <p>Thực tế hiện nay, tại các địa bàn ven sông, ven biển xuất hiện khá nhiều loại hình nhà hàng nổi có kết cấu phần chìm dưới nước dạng bè được liên kết bằng các biện pháp thủ công, hoạt động với mục đích kinh doanh dịch vụ ăn uống tại chỗ, không chuyên chở khách. Do loại nhà hàng nổi này chưa được xác định rõ có phải là phương tiện giao thông thủy nội địa hay không nên chưa có quy định cụ thể về các yêu cầu kỹ thuật và bảo vệ môi trường; vì vậy, rất khó khăn trong hoạt động quản lý. Đề nghị Bộ nghiên cứu bổ sung loại hình nhà hàng nổi này vào phương tiện giao thông thủy nội địa.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quan tâm bố trí nguồn vốn để triển khai thực hiện các dự án nạo vét thông luồng tại các bãi cạn trên các tuyến đường thủy nội địa, nhất là các tuyến đường thủy nội địa quốc gia; đồng thời bố trí thêm kinh phí để nạo vét duy tu hàng năm nhằm duy trì chuẩn tắc luồng theo tiêu chuẩn đảm bảo an toàn giao thông, tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện đi lại trên tuyến. <p>2.4. Về lĩnh vực ATGT đường hàng không</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chỉ đạo, phối hợp Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam đầu tư hệ thống chiếu sáng hàng rào an ninh, hệ thống camera hàng rào an ninh, hệ thống chống cảnh báo xâm nhập, đường tuần tra an ninh, đường ứng cứu khẩn nguy theo quy định khi tàu bay lâm nạn cho Sân bay Đồng Hới, Quảng Bình. <p>2.5. Về lĩnh vực ATGT đường hàng hải</p> <p>Chỉ đạo nghiên cứu, rà soát những bất cập, hạn chế của Bộ Luật hàng hải Việt Nam 2015 để tham mưu Chính phủ đề xuất Quốc hội xem xét sửa đổi, bổ sung kịp thời. Trước mắt, đề nghị nghiên cứu tham mưu Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số quy định tại Điều 8 và Điều 74 Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 nhằm đảm bảo các quy định của pháp luật phù hợp với thực tế hoạt động hàng hải tại khu vực.</p> <p>3. Đối với Bộ Công an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nghiên cứu ban hành Thông tư quy định, hướng dẫn riêng về Biểu mẫu xử phạt vi phạm hành chính của lực lượng công an theo hướng tích hợp các biên bản trong một hoặc một số biên bản để giảm bớt các thủ tục, khắc phục các hạn chế, bất cập nêu trên, đảm bảo hiệu quả công tác cải cách hành chính trong ngành công an; có văn bản hướng dẫn cụ thể việc tạm giữ, niêm phong đối với các phương tiện vi phạm thực sự phù hợp với tình hình thực tế hiện nay, vừa đảm bảo niêm phong vừa giữ gìn, bảo quản tốt cho phương tiện của người vi phạm. - Tại khoản 5 Điều 58 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính (năm 2020) quy định: “... trường hợp vi phạm hành chính không thuộc thẩm quyền xử phạt của người lập biên bản thì biên bản và các tài liệu khác phải được chuyển cho người có thẩm quyền xử phạt trong thời hạn 24 giờ kể từ khi lập biên bản, trừ trường hợp biên bản vi phạm hành chính được lập trên tàu bay, tàu biển, tàu hỏa.” Quy định nêu trên rất khó áp dụng thực hiện trong trường hợp biên bản vi phạm hành chính được lập trong thời gian đầu của kỳ nghỉ lễ, nghỉ tết hoặc thời điểm trước ngày nghỉ thứ 7, vì lý do người có thẩm quyền trong thời gian trên đang nghỉ việc. Theo đó, biên bản sẽ không thể chuyển đến người có thẩm quyền kịp thời trong vòng 24 giờ kể từ khi lập.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>Vì vậy, đề nghị nghiên cứu, có văn bản kiến nghị Quốc hội sửa đổi quy định trên cho phù hợp hoặc có văn bản quy định, hướng dẫn riêng đối với trường hợp này, theo hướng đối với biên bản xử lý vi phạm hành chính được lập trong thời gian đầu của kỳ nghỉ lễ, nghỉ tết hoặc thời điểm trước ngày nghỉ thứ 7 được chuyển đến người có thẩm quyền chậm nhất vào ngày làm việc đầu tiên của tuần tiếp theo.</p>
30	Quảng Trị	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <p>Huy động các nguồn lực đầu tư phát triển nhanh, đồng bộ hạ tầng giao thông phù hợp với quy mô, định hướng phát triển kinh tế, xã hội của đất nước; ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại, thúc đẩy chuyển đổi số mạnh mẽ trong lĩnh vực giao thông. Quan tâm bố trí, đầu tư các các đoạn tuyến Quốc lộ 1 tránh các đô thị, thị trấn có mật độ dân cư, phương tiện cao qua địa bàn tỉnh Quảng Trị; có cơ chế và bố trí nguồn vốn hỗ trợ thực hiện cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo.</p> <p>2. Đối với các bộ, ngành</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác đảm bảo TTATGT đường bộ như cảnh báo phân luồng giao thông, cảnh báo các nguy cơ về an toàn giao thông. - Đẩy mạnh cải cách hành chính, tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ, các phần mềm trên nền tảng công nghệ số, xây dựng hoàn thiện cơ sở dữ liệu về TTATGT góp phần xây dựng dữ liệu lớn và chuyển đổi số trong công tác đảm bảo TTATGT, ưu tiên kỹ thuật công nghệ, hệ thống giao thông thông minh, hiện đại hóa công tác đảm bảo TTATGT, nhất là hệ thống giám sát, phát hiện vi phạm TTATGT...
31	Thừa Thiên Huế	<p>1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoàn thiện các văn bản pháp luật về giao thông; ưu tiên phân bổ nguồn lực cho công tác bảo đảm TTATGT; tập trung phát triển hệ thống giao thông đồng bộ nhằm phát huy hết hiệu quả tạo tính liên thông thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội. - Tiếp tục giám sát chặt chẽ việc bảo đảm TTATGT nhằm kịp thời tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc về mặt chính sách, pháp lý qua đó tạo điều kiện để thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội trong thời gian tới. <p>2. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quan tâm đầu tư ngân sách và xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và bảo đảm TTATGT. - Xây dựng và đưa vào sử dụng hệ thống phần mềm, đường truyền dữ liệu liên thông giữa tất cả các đơn vị về công tác xử lý vi phạm hành chính trên phạm vi toàn quốc; bổ sung quy định bắt buộc về việc khai báo cụ thể nơi cư trú đối với người được đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe nhằm tạo điều kiện thuận lợi trong việc thực hiện công tác cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt và áp dụng các tình tiết tăng nặng đối với trường hợp tái vi phạm. - Cần đầu tư trang bị các thiết bị công nghệ trong quản lý, xử lý TTATGT. - Cần sớm nghiên cứu, đầu tư xây dựng tuyến đường sắt cao tốc hoặc đường sắt tốc độ cao để đưa vào vận hành, khai thác đáp ứng nhu cầu trong vận tải hàng hóa và con người theo Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/2/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.</p> <p>3. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cần kết nối, chia sẻ dữ liệu camera giám sát các phương tiện kinh doanh vận tải cho lực lượng Công an để phục vụ công tác đảm bảo TTATGT, nhất là để kịp thời cảnh báo, ngăn chặn khi tài xế/phương tiện gặp sự cố và để xử lý nghiêm khi xảy ra vi phạm, nhằm giảm thiểu tai nạn. - Đề nghị Bộ nghiên cứu cần có quy định ràng buộc và nâng cao trách nhiệm của học sinh khi điều khiển xe máy, xe điện... - Việc khai thác, sử dụng dữ liệu trên Hệ thống xử lý dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình để xử phạt vi phạm hành chính vẫn còn chưa có sự thống nhất giữa quy định tại Điều 1 Nghị định 47/2022/NĐ-CP ngày 19/7/2022 với Điều 63 của Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT của Bộ GTVT về Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. Vì vậy đề nghị Bộ sớm có văn bản hướng dẫn việc khai thác, sử dụng dữ liệu trên hệ thống xử lý dữ liệu để phục vụ xử phạt theo quy định và hiệu quả thiết thực. - Đề nghị sớm khôi phục và nâng cấp trang Website theo dõi hệ thống camera phục vụ cho việc theo dõi, kiểm tra giám sát của các cơ quan chức năng. - Đề nghị Bộ GTVT có chủ trương, kế hoạch tạo điều kiện cho người dân sớm được đổi GCNKNCM thuyền trường hạng 3,4 theo mẫu mới. - Hiện nay, trên tuyến sông Hương có 03 cầu bắc ngang qua không đảm bảo yêu cầu cấp kỹ thuật là Cầu Trường Tiền, Cầu Phú Xuân, Cầu đường sắt Bạch Hổ, đề nghị tiếp tục ưu tiên bổ sung kinh phí phục vụ cho việc điều tiết, khống chế đảm bảo an toàn giao thông trong mùa mưa lũ trong thời gian tới.
32	Đà Nẵng	<ul style="list-style-type: none"> - Bộ GTVT nghiên cứu, điều chỉnh việc tích hợp Giấy phép lái xe đảm bảo cho các lực lượng chức năng liên quan khi xử lý vi phạm hành chính về TTATGT áp dụng được hình thức xử phạt bổ sung việc tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe, không gây ảnh hưởng, phiền hà đến nhân dân. - Quan tâm chỉ đạo các đơn vị ngành đường sắt sớm triển khai thực hiện xây dựng phương án và thực hiện cắm mốc giới đất dành cho đường sắt; bàn giao cho Ủy ban nhân dân cấp xã quản lý mốc giới đất dành cho đường sắt theo quy định của pháp luật. - Quan tâm, chỉ đạo các đơn vị liên quan làm việc các bộ, ngành trung ương để ưu tiên bố trí nguồn vốn, sớm triển khai các hạng mục xây dựng đường gom, đường ngang, xử lý các vị trí vi phạm hành lang an toàn đường sắt địa bàn thành phố đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 và Kế hoạch triển khai, thực hiện Đề án theo Quyết định số 1149/QĐ-BGTVT ngày 15/6/2020 của Bộ GTVT. - Quan tâm chỉ đạo ngành đường sắt nâng cấp, mở rộng đường ngang đường sắt tại Km 795+290 (nút giao kiệt 464 đường Trường Chinh) và Km 797+486 (nút giao đường Vũ Lăng) thuộc tuyến đường sắt Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh nhằm đảm bảo an toàn giao thông.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị các cơ quan thống nhất về cơ chế hoạt động <i>Cảng vụ đường thủy nội địa</i> địa phương để có định hướng phát triển về mô hình, cơ cấu tổ chức, nhân sự, đồng thời tăng cường vai trò quản lý nhà nước chuyên ngành Cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu trong lĩnh vực đường thủy nội địa. - Kiến nghị <i>các bộ</i> ngành rà soát, bổ sung và hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực đường thủy nội địa, cụ thể: <ul style="list-style-type: none"> + Sửa đổi Thông tư 18/2021/TT-BGTVT ngày 14/9/2021 quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ đường thủy nội địa. + Sửa đổi, bổ sung Nghị định 48/2019/NĐ-CP quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước. + Sửa đổi Thông tư 248/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí áp dụng tại cảng, bến thủy nội địa. + Sửa đổi, bổ sung Nghị định 139/2021 ngày 31/12/2021 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa với việc tăng xử phạt và chế tài đối với các doanh nghiệp, thuyền viên vi phạm hành chính trong lĩnh vực Giao thông đường thủy nội địa. - Đề nghị Chính phủ, Bộ GTVT quan tâm xây dựng bến thủy nội địa kết hợp điểm tạm giữ phương tiện thủy nội địa phục vụ công tác xử lý vi phạm hành chính. - Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo các cơ quan, đơn vị có liên quan sớm xây dựng và trình cấp có thẩm quyền thông qua đề án giao cho Tổng Công ty Cảng hàng không Việt Nam - CTCP quản lý, khai thác, đầu tư tài sản khu bay (nhằm giải quyết và tháo gỡ một số khó khăn, vướng mắc trong quá trình hoạt động, điều hành sản xuất kinh doanh, trên cơ sở Nghị định số 44/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018 của Chính phủ về việc quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không). - Đề nghị Bộ Công an, Bộ Quốc Phòng hỗ trợ xây dựng hệ thống vật mẫu huấn luyện chất nổ, hỗ trợ huấn luyện cho lực lượng an ninh hàng không kiểm tra, nhận biết và xử lý chất nổ, vật liệu nổ chất độc, chất hóa học dạng lỏng, dạng khí nguy hiểm.
33	Quảng Nam	<p>1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nghiên cứu, điều chỉnh Luật Ngân sách nhà nước và các văn bản quy phạm pháp luật liên quan theo hướng thuận lợi cho việc huy động các nguồn lực để đầu tư, nâng cấp, cải tạo các công trình giao thông (theo quy định tại khoản 9, Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước thì không được dùng ngân sách cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác; do vậy, việc sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư một số tuyến quốc lộ qua định phương là không thực hiện được. Trong khi đó ngân sách trung ương đầu tư không kịp thời, làm ảnh hưởng đến đảm bảo TTATGT và phát triển kinh tế - xã hội tại địa phương). <p>2. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quan tâm khẩn trương bố trí nguồn lực đầu tư nâng cấp, mở rộng Tuyến Quốc lộ 1 (đoạn qua địa bàn tỉnh Quảng Nam) để bảo đảm an toàn giao thông. - Đề nghị sớm đầu tư, nâng cấp, mở rộng tuyến Quốc lộ 14D, đoạn từ Ben Giăng đi cặp cửa khẩu quốc tế Nam Giang (tỉnh Quảng Nam, Việt Nam) - Đắc Tà Oọc (tỉnh Sê Kông, Lào).

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Sớm hướng dẫn, giải quyết các vấn đề vướng mắc tại:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Nghị định số 100/2019/NĐ-CP của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt; + Nghị định số 166/2013/NĐ-CP ngày 12/11/2013 của Chính phủ quy định về cường chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính; + Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. <p>3. Đối với các Bộ, ngành</p> <p>3.1. Đề nghị Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sớm thực hiện hoàn thành Đề án đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt (được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020). Hướng dẫn quản lý hành lang an toàn giao thông đối với phân đất đã có được cấp quyền sử dụng đất cho các cá nhân, tổ chức về lĩnh vực vận tải, phương tiện và người lái: <ul style="list-style-type: none"> + Đề xuất sửa đổi, bổ sung quy định tổ chức đấu thầu hoặc chỉ định thầu đối với các tuyến xe buýt không trợ giá từ ngân sách Nhà nước; đồng thời thực hiện theo hướng tương tự quy định đối với loại hình tuyến cố định (cần cứ danh mục mạng lưới tuyến đã công bố, doanh nghiệp, hợp tác xã thực hiện đăng ký khai thác nếu đáp ứng các tiêu chí quy định). + Bổ sung quy định xử lý đơn vị kinh doanh vận tải không thực hiện chế độ báo cáo định kỳ hằng tháng (theo khoản 1 Điều 64 Thông tư 12/2020/TT-BGTVT); + Bổ sung tiêu chuẩn, định lượng rõ ràng để kiểm tra, đánh giá, xác định “nơi đỗ xe của đơn vị kinh doanh vận tải” theo quy định tại khoản 6, Điều 3 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT; + Bổ sung quy định về thời hạn thu hồi phù hiệu đối với phương tiện vi phạm tốc độ theo từng cấp độ qua trích xuất dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình. Bổ sung quy định việc cơ quan đăng kiểm đưa vào cảnh báo phương tiện liên quan đến vi phạm hành chính trên Chương trình Quản lý kiểm định theo thông báo đã gửi cho chủ phương tiện do bưu điện hoàn trả; đồng thời, chỉ đạo Cục ĐKVN ghi cụ thể địa chỉ nơi cư trú (trụ sở làm việc) của chủ phương tiện tại Cơ sở dữ liệu về đăng kiểm phương tiện. + Quy định rõ thành phần hồ sơ, tài liệu cần lưu trữ được quy định tại khoản 7 Điều 14 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT: “<i>Lưu trữ hồ sơ, tài liệu có liên quan trong quá trình quản lý, điều hành hoạt động vận tải của đơn vị để phục vụ công tác thanh tra, kiểm tra; thời gian lưu trữ tối thiểu 03 năm</i>”. + Quy định giải pháp hỗ trợ cụ thể để thực hiện Kế hoạch chương trình hành động chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải theo Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ. + Sớm tổng kết các loại hình xe thí điểm để đề xuất Chính phủ đưa hoạt động các loại hình xe thí điểm trở thành loại hình kinh doanh vận tải hoạt động chính thức theo pháp luật quy định. + Lập hồ sơ trình Chính phủ để báo cáo ủy ban Thường vụ Quốc hội giao Chính phủ quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải) theo đúng quy định (tại khoản 10 Điều 23 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP).

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>+ Bổ sung quy định tối đa đối với Hộ kinh doanh về số lượng phương tiện, đội ngũ lái xe (số lao động), nhân viên phục vụ vận tải... đảm bảo phù hợp với tính chất, quy mô và năng lực quản lý của Hộ kinh doanh.</p> <p>+ Sửa đổi, bổ sung quy định cho phép sử dụng dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình trên xe để xử phạt vi phạm hành chính các hành vi liên quan.</p> <p>+ Chỉ đạo Cục DBVN bố trí kinh phí cho hoạt động thanh tra trên các tuyến quốc lộ ủy quyền quản lý; sớm có giải pháp cho phép triển khai hoạt động Trạm Kiểm tra tải trọng xe tự động tại các Trạm thu phí đường bộ trên tuyến Quốc lộ 1 để xử lý kịp thời hành vi chờ quá tải nhằm kịp thời bảo vệ công trình giao thông và bảo đảm TTATGT.</p> <p>+ Sớm có văn bản giải quyết những vướng mắc tại Thông tư số 12/2020/TT- BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.</p> <p>3.2. Đề nghị Bộ Công an</p> <p>Tiếp tục hoàn thiện Cơ sở dữ liệu về TNGT, cơ sở dữ liệu xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT và các dữ liệu khác về TTATGT theo chức năng nhiệm vụ của ngành Công an, kết nối đồng bộ dữ liệu giữa ngành Công an với các ngành Giao thông vận tải, Y tế, Tài chính và Tư pháp... để phục vụ hiệu quả công tác quản lý nhà nước trên lĩnh vực TTATGT.</p> <p>3.3. Đề nghị Bộ Nội vụ</p> <p>Sớm ban hành quy định về cơ cấu, tổ chức, biên chế hoạt động của các Trạm Kiểm tra tải trọng xe lưu động để thống nhất thực hiện trên cả nước và làm cơ sở kiện toàn tổ chức, bộ máy, xây dựng Đồ án vị trí việc làm, đảm bảo các quyền lợi về chế độ, chính sách cho người thực hiện nhiệm vụ tại Trạm.</p>
34	Quảng Ngãi	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <p>Chỉ đạo rà soát, sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành mới các văn bản quy phạm pháp luật do Chính phủ ban hành trên lĩnh vực TTATGT để bảo đảm phù hợp với các luật hiện hành như: Luật Đầu tư, Luật Doanh nghiệp, Luật Hợp tác xã, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Luật Xử lý vi phạm hành chính... và thống nhất trong quá trình thực hiện và áp dụng Luật, văn bản quy phạm pháp luật.</p> <p>2. Đối với Bộ Công an</p> <p>- Chủ động tham mưu hoàn thiện văn bản hướng dẫn thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính theo hướng rút gọn các thủ tục xử phạt hành chính; phối hợp với các Bộ, ngành có liên quan hướng dẫn thực hiện thống nhất một số vấn đề còn chồng chéo giữa Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, Nghị định số 123/2021/NĐ-CP và Nghị định số 118/2021/NĐ-CP trong việc áp dụng quy định trực quyền sử dụng Giấy phép lái xe đối với các trường hợp Giấy phép lái xe còn thời hạn ít hơn thời hạn trước.</p> <p>- Tiếp tục hoàn thiện Cơ sở dữ liệu về TNGT, cơ sở dữ liệu xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT và các dữ liệu khác về TTATGT theo chức năng nhiệm vụ của ngành Công an, kết nối đồng bộ dữ liệu giữa ngành Công an với các ngành Giao thông vận tải, Y tế, Tài chính và Tư pháp... để phục vụ hiệu quả công tác quản lý nhà nước trên lĩnh vực TTATGT.</p> <p>3. Đối với Bộ GTVT</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Tiếp tục kiến nghị với Chính phủ, các bộ ngành Trung ương quan tâm, tạo điều kiện hỗ trợ, huy động nguồn lực của Trung ương bố trí cho tỉnh Quảng Ngãi để đầu tư phát triển hạ tầng giao thông theo Quy hoạch tỉnh Quảng Ngãi thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (<i>được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1456/QĐ-TTg ngày 22/11/2023</i>). - Chỉ đạo Cục ĐBVN bố trí kinh phí cho hoạt động thanh tra trên các tuyến quốc lộ ủy quyền quản lý; sớm có giải pháp cho phép triển khai hoạt động Trạm Kiểm tra tải trọng xe lưu động (<i>Trạm KTTTXLD</i>) tại các Trạm thu phí đường bộ trên tuyến Quốc lộ 1 để xử lý kịp thời hành vi chở quá tải trên tuyến Quốc lộ 1 nhằm bảo vệ công trình giao thông và bảo đảm TTATGT. - Kiến nghị Bộ Nội vụ sớm ban hành quy định về cơ cấu, tổ chức, biên chế hoạt động của các Trạm KTTTXLD để địa phương có cơ sở kiện toàn tổ chức, bộ máy, xây dựng Đề án vị trí việc làm, đảm bảo các quyền lợi về chế độ chính sách cho nhân viên của Trạm KTTTXLD.
35	Kon Tum	<p>1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội</p> <p>Tăng cường công tác giám sát, khảo sát việc thực hiện Quy hoạch ngành quốc gia trong lĩnh vực giao thông vận tải; giám sát việc quản lý, sử dụng ngân sách nhà nước chi đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trang bị thiết bị máy móc, trang bị bảo hộ cho lực lượng chuyên trách thực thi pháp luật bảo đảm TTATGT.</p> <p>2. Đối với Chính phủ</p> <p>Chỉ đạo các Bộ ngành Trung ương có liên quan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiếp tục rà soát để xây dựng, sửa đổi, bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về giao thông vận tải đường bộ; đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ. + Sửa đổi, bổ sung một số quy định tại khoản 1 Điều 29 Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về đường dân sinh đầu nối với quốc lộ; quy định tại khoản 1 Điều 1 Nghị định số 117/2021/NĐ-CP và khoản 4 Điều 29 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP theo hướng không coi các điểm này là điểm đầu nối đường nhánh vào quốc lộ. - Đổi mới công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đăng kiểm, tách bạch chức năng quản lý nhà nước và cung ứng dịch vụ, phân cấp quản lý đến địa phương nhằm nâng cao trách nhiệm quản lý nhà nước của từng cơ quan, từ trung ương đến địa phương trong quản lý hoạt động đăng kiểm phương tiện. <p>3. Đối với các bộ, ngành Trung ương</p> <p>3.1. Đề nghị các Bộ GTVT; Bộ Tài Chính; Bộ Kế hoạch và Đầu tư tham mưu Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ quan tâm và giải quyết:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung quy hoạch và bố trí kinh phí để hoàn thiện hệ thống hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh Kon Tum (các dự án: Tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum; đoạn còn lại của Quốc lộ 24 nối từ tỉnh Kon Tum với tỉnh Quảng Ngãi (khoảng 62,2 km); Quốc lộ 40B (đoạn qua tỉnh Kon Tum dài 52,4 km); thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư tuyến cao tốc Ngọc Hồi - Kon Tum - Pleiku (CT.02); nâng cấp mở rộng đường Hồ Chí Minh đoạn từ huyện Đăk Gleih đến huyện Ngọc Hồi); - Đề nghị Bộ GTVT có phương án, hướng dẫn việc xử lý các điểm đầu nối vào quốc lộ đã hoạt động trước khi Nghị định

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ được ban hành, có hiệu lực thi hành (<i>nhất là các cửa hàng xăng dầu đã được đầu tư xây dựng, cấp giấy chứng nhận bán lẻ xăng dầu</i>); Xem xét bố trí kinh phí để tổ chức bồi thường, thu hồi phần đất bảo trì, bảo vệ công trình đường bộ và phần đất nằm trong hành lang an toàn đường bộ gây ảnh hưởng đến TTATGT để thuận tiện cho việc quản lý hành lang an toàn đường bộ.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chỉ đạo Cục DTNDVN quan tâm tổ chức các lớp bồi dưỡng, tập huấn nghiệp vụ, hướng dẫn trong việc khảo sát luồng tuyến, thiết kế xây dựng bến bãi và công tác quản lý về đường thủy nội địa tại các địa phương đặc biệt là các địa phương miền núi nơi có lòng hồ thủy điện, hoạt động vận tải thủy nội địa chưa phát triển. - Bộ GTVT chủ trì, phối hợp với Bộ ngành có liên quan tham mưu Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ hỗ trợ thêm kinh phí bảo trì đường bộ từ nguồn ngân sách Trung ương cho các tỉnh nghèo, miền núi chưa tự cân đối được ngân sách (<i>trong đó có tỉnh Kon Tum</i>), vì hiện nay kinh phí phân bổ hàng năm theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước chỉ đáp ứng được khoảng 30% nhu cầu của tỉnh, dẫn đến các công trình giao thông xuống cấp nhanh và gia tăng nguy cơ mất an toàn giao thông. - Đối với công tác bảo trì đường Hồ Chí Minh đoạn qua Đèo Lò Xo (<i>địa phận thôn Măng Khên, xã Đăk Man, huyện Đăk Glei, tỉnh Kon Tum</i>): Mặt đường đoạn đường nêu trên được xây dựng bằng kết cấu bê tông xi măng nên trong quá trình khai thác, sử dụng, nhiều đoạn bị nứt, vỡ, thường xuyên phải khắc phục, sửa chữa. Vì vậy, để giải quyết dứt điểm tình trạng trên, bảo đảm an toàn giao thông trên tuyến, đề nghị Bộ GTVT xem xét đầu tư đoạn đường nêu trên bằng bê tông nhựa. <p>3.2. Đối với Bộ Công an</p> <p>Tăng cường nguồn lực đầu tư cơ sở vật chất, trang bị phương tiện cho các lực lượng chuyên trách bảo đảm TTATGT. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số trong hoạt động quản lý, giám sát, điều hành giao thông, tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm, điều tra TNGT...; bảo đảm khả năng kết nối, tích hợp, chia sẻ, sử dụng chung các cơ sở dữ liệu giữa ngành Giao thông vận tải, Công an, Y tế, Tài chính, Ngân hàng... Huy động, sử dụng linh hoạt các nguồn lực để tăng cường năng lực cho các lực lượng chuyên trách bảo đảm TTATGT; năng lực cứu nạn, cứu hộ, cứu chữa nạn nhân.</p>
36	Gia Lai	<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị Trung ương quan tâm bố trí vốn đầu tư xây dựng đường cao tốc Quy Nhơn (Bình Định) - Pleiku (Gia Lai) hoàn thành trước năm 2030; đầu tư xây dựng hoàn chỉnh, đồng bộ các quốc lộ qua địa bàn tỉnh Gia Lai, các tuyến kết nối vùng Gia Lai - Phú Yên, Gia Lai - Đăk Lăk; đầu tư đường Hồ Chí Minh, Quốc lộ 19 tuyến tránh thành phố Pleiku và một số đô thị có mật độ giao thông lớn. - Đề nghị Bộ GTVT giúp địa phương khảo sát, đánh giá, hướng dẫn việc quyết định tuyến đường thủy nội địa chuyên dùng trên sông Sê San nối 2 tỉnh Gia Lai - Kon Tum; đào tạo nguồn nhân lực quản lý đường thủy nội địa. - Đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo đầu tư nâng cấp Cảng hàng không Pleiku và mở lại các đường bay Pleiku đi các tỉnh, thành phố Đà Nẵng, Hải Phòng, Nghệ An phục vụ việc đi lại của cán bộ và nhân dân tỉnh Gia Lai, Kon Tum.
37	Bình Định	<p>1. Đối với Quốc hội</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hoàn thiện cơ chế, chính sách ưu đãi để thực hiện xã hội hóa trong lĩnh vực giao thông, thu hút rộng rãi các nguồn đầu tư trong và ngoài nước tham gia phát triển giao thông;

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Quy định về tỷ lệ phân bổ ngân sách Trung ương cho địa phương hàng năm tối thiểu 50% tổng số thu xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực ATGT ở địa phương để địa phương chủ động thực hiện các biện pháp bảo đảm TTATGT. - Điều chỉnh Luật Ngân sách theo hướng ngân sách địa phương được đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp quốc lộ đi qua địa phương để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo an toàn giao thông của địa phương. <p>2. Đối với Chính phủ và các Bộ, ngành Trung ương</p> <p>2.1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cho phép triển khai đầu tư dự án Cao tốc Quy Nhơn - Pleiku điều chỉnh đầu tư xây dựng theo hình thức đầu tư công, quan tâm bố trí vốn ngân sách Trung ương cho dự án để đảm bảo hoàn thành dự án trước năm 2030. - Cho chủ trương đầu tư nâng cấp, mở rộng tuyến QL.19C qua địa bàn tỉnh theo quy hoạch được duyệt giai đoạn 2025-2030. - Sớm ban hành Nghị định quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải). - Chỉ đạo <i>các Bộ ngành</i> có liên quan rà soát, xem xét sửa đổi quy trình xử lý đối với các trường hợp phương tiện giao thông bị tạm giữ hành chính hoặc bị tịch thu theo hướng rút ngắn, đơn giản hóa thủ tục cho phù hợp với thực tiễn. - Xem xét trình Quốc hội sửa đổi Luật xử lý vi phạm hành chính, Nghị định hướng dẫn thi hành (Nghị định 118/2020/NĐ-CP) đối với các quy định về thời hạn xử lý vi phạm hành chính trong đó có liên quan đến lĩnh vực đảm bảo TTATGT. - Sớm triển khai đầu tư xây dựng mở rộng cảng Hàng không Phù Cát theo quy hoạch thời kỳ 2021-2023, tầm nhìn đến năm 2025 (UBND tỉnh Bình Định đã kiến nghị tại Tờ trình số 23/TTr-UBND ngày 02/4/2024). <p>2.2. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung đầu tư nâng cấp mở rộng các tuyến đường kết nối vào đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông qua địa bàn tỉnh Bình Định. - Chỉ đạo BQL dự án 2 khẩn trương chỉ đạo thi công sớm hoàn thành dự án Tăng cường kết nối giao thông khu vực Tây Nguyên trên tuyến Quốc lộ 19. - Hàng năm ưu tiên cho tỉnh kinh phí từ nguồn Quỹ Bảo trì Trung ương để duy tu, sửa chữa, nâng cấp một số tuyến đường tỉnh, Quốc lộ ủy thác bị xuống cấp nặng và kinh phí khắc phục các điểm đen thường gây TNGT. - Sớm phân cấp, ủy quyền các tuyến Quốc lộ thứ yếu về địa phương quản lý và điều chuyển một số đoạn tuyến Quốc lộ 1 cũ có tuyến tránh thành đường địa phương thuộc địa bàn tỉnh (<i>UBND tỉnh Bình Định đã kiến nghị tại Văn bản số 6425/UBND-KT ngày 06/9/2023</i>). - Đầu tư hoàn chỉnh các hạng mục trên các tuyến Quốc lộ qua đô thị (vì hiện nay chỉ đầu tư mặt đường, mương thoát nước). - Xem xét chỉnh sửa quy định về khoảng cách tối thiểu giữa hai điểm đầu nối vào quốc lộ trong phạm vi địa giới hành chính của nội thành, nội thị (phường, thị trấn) tại khoản 1 Điều 21 Thông tư 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/9/2015 của Bộ GTVT được sửa đổi, bổ sung tại khoản 4 Điều 1 Thông tư số 39/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/2021 của Bộ GTVT như sau: “1. Đối với đoạn tuyến quốc lộ nằm trong phạm vi địa giới hành chính của nội thành, nội thị (phường, thị trấn) thực hiện theo quy hoạch đô thị đã được cơ quan có

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>thâm quyền phê duyệt. Trường hợp hình thành, mở rộng địa giới hành chính của nội thành, nội thị (phường, thị trấn) sau ngày Thông tư này có hiệu lực thì khoảng cách tối thiểu giữa hai điểm đầu nối liền kê thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều này”.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xem xét chỉnh sửa quy định tại khoản 4 Điều 28 Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/9/2015 của Bộ GTVT theo hướng phân cấp UBND cấp tỉnh thực hiện việc xem xét, chấp thuận đầu nối tạm thời có thời hạn vào quốc lộ đang khai thác. - Xem xét sửa đổi, bổ sung Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ GTVT nội dung quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm đối với các đơn vị hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực vận tải bằng xe ô tô (vi hiện nay Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải, không có chế tài xử lý vi phạm đối với các đơn vị hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực vận tải bằng xe ô tô). - Xem xét, sửa đổi theo hướng giảm thời gian cấp lại Giấy phép lái xe đối với trường hợp Giấy phép lái xe bị mất (hiện nay quy định là sau thời gian 02 tháng kể từ ngày nộp đủ hồ sơ) theo quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 36 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15/4/2017 của Bộ GTVT (vi hiện tại các sở, ngành liên quan đã thực hiện việc chuyển đổi số nên việc tạm giữ, xử lý Giấy phép lái xe của người bị xử lý vi phạm hành chính đã được cập nhật kịp thời, nhanh chóng trên các phần mềm quản lý). - Kiến nghị Bộ GTVT quan tâm bố trí nguồn vốn Trung ương để đầu tư nâng cấp 11 lối đi dân sinh đã có từ trước trên tuyến đường sắt Bắc - Nam (Km1000+080, Km1010+500, Km1021+390, Km1023+550, Km1030+780, Km1033+440, Km1039+350, Km1043+290, Km1057+060, Km1101+295, Km 1109+780) thành đường ngang phòng vệ tự động vì các lối đi này tồn tại từ lâu, là khu vực tập trung đông dân cư và có nhiều phương tiện đi qua phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của địa phương (<i>UBND tỉnh Bình Định đã kiến nghị tại Văn bản số 830/UBND-KT ngày 01/02/2024</i>). - Phân cấp cho địa phương việc tổ chức thi và cấp Giấy chứng chỉ lái đò ngang cho phù hợp với điều kiện hiện nay (theo quy định tại điểm a khoản 1 Điều 14 Thông tư 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 của Bộ GTVT, người lái phương tiện thủy nội địa đối với loại phương tiện chở khách ngang sông cỡ nhỏ theo quy định (người chèo đò ngang) phải học và có chứng chỉ lái đò ngang, việc học và thi do Cục ĐTNĐVN tổ chức. Trong thực tế phần lớn những người lái đò ngang điều kiện kinh tế khó khăn, việc tham gia các lớp học và thi cấp chứng chỉ Cục ĐTNĐVN tổ chức là rất khó). - Chỉ đạo Cục ĐTNĐVN quan tâm tổ chức các lớp bồi dưỡng, tập huấn nghiệp vụ, hướng dẫn trong việc khảo sát luồng tuyến, thiết kế xây dựng bến bãi và công tác quản lý về đường thủy nội địa. - Chỉ đạo các đơn vị liên quan duy trì thường xuyên, đúng quy định hoạt động đào tạo, huấn luyện, cấp giấy phép, chứng chỉ về năng lực chuyên môn cho cán bộ, nhân viên hoạt động trong lĩnh vực hàng không dân dụng; hoạt động kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa, kiểm định và đầu tư nâng cấp hệ thống hạ tầng, trang thiết bị, phương tiện hàng không; hoạt động thực hành, diễn tập các phương án, kế hoạch về đảm bảo an toàn hàng không dân dụng. - Sớm triển khai dự án Cải tạo nâng cấp luồng hàng hải Quy Nhơn cho tàu 50.000 DWT theo Quyết định số 299/QĐ-BGTVT ngày 22/03/2023 của Bộ GTVT (UBND tỉnh Bình Định đã kiến nghị tại Văn bản số 1770/UBND-KT ngày 12/3/2024). <p>2.3. Đối với Bộ Công an</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Bổ sung trang bị phương tiện, công cụ cho Công an các đơn vị, địa phương để phục vụ công tác bảo đảm TTATGT (như: xe tuần tra, cân tải trọng, máy đo tốc độ,...).</p> <p>- Sớm triển khai lắp đặt hệ thống camera giám sát xử lý vi phạm TTATGT trên tuyến Quốc lộ 1 qua địa bàn tỉnh Bình Định theo Quyết định số 165/QĐ-TTg ngày 03/02/2021 của Thủ tướng Chính phủ nhằm xử phạt những trường hợp vi phạm TTATGT và an ninh trật tự, phòng ngừa TNGT.</p> <p>2.4. Đối với Bộ Tài chính</p> <p>Điều chỉnh tăng mức thu giá dịch vụ kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới đang lưu hành (quy định tại Thông tư 55/2022/TT-BTC ngày 24/8/2022 của Bộ Tài chính) cho phù hợp với tình hình thực tế hiện nay.</p> <p>2.5. Đối với Bộ Y tế</p> <p>Sớm có hướng dẫn cụ thể về hiệu lực Giấy khám sức khỏe đối với lái xe kinh doanh vận tải và học viên tham gia học lái xe, đặc biệt là lái xe ô tô hạng C (vì theo quy định tại điểm a, khoản 3 Điều 8 Thông tư số 14/2013/TT-BYT ngày 06/5/2013 của Bộ Y tế quy định “Giấy khám sức khỏe có giá trị trong thời hạn 12 (mười hai) tháng kể từ ngày ký kết luận sức khỏe”. Tuy nhiên, theo Mẫu Giấy khám sức khỏe của người lái xe quy định tại Phụ lục số 02 ban hành kèm theo Thông tư số 24/2015/TTLT-BYT-BGTVT ngày 21/8/2015 Thông tư liên tịch Bộ Y tế, Bộ GTVT có ghi nội dung: “Giấy khám sức khỏe này có giá trị sử dụng trong vòng 06 tháng kể từ ngày ký kết luận”, quy định này gây lãng phí vì trong quá trình học và chờ sát hạch để được cấp Giấy phép lái xe học viên phải khám sức khỏe 2 lần).</p> <p>2.5. Đối với Bộ Tài nguyên và Môi trường</p> <p>Sớm hoàn thành và công bố quy hoạch không gian biển quốc gia để làm căn cứ xây dựng quy hoạch các khu vực nhận chìm trên biển phục vụ cho hoạt động nạo vét hàng năm của các tuyến luồng hải quốc gia.</p>
38	Phú Yên	<p>1. Chính phủ</p> <p>- Số lượng đơn vị kinh doanh vận tải và phương tiện vận tải tăng nhanh qua các năm và thường xuyên biến động, công tác bảo đảm trật tự ATGT, trật tự vận tải trong giai đoạn này rất cần được quan tâm và đầu tư đúng mức, cần tổ chức một bộ phận chuyên trách thực hiện các nội dung giám sát, xử lý phương tiện, lái xe vi phạm thông qua các phương tiện, thiết bị hỗ trợ (thiết bị giám sát hành trình và camera gắn trên phương tiện kinh doanh vận tải, camera theo dõi giao thông...). Do đó, đề nghị Chính phủ bổ sung quy định về tổ chức, chức năng nhiệm vụ cho bộ phận nêu trên.</p> <p>- Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.</p> <p>- Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/04/2018 theo hướng quy định cụ thể chủ thể chịu trách nhiệm chính thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt phù hợp với cấp quản lý, đồng bộ với các quy định của pháp luật về đất đai, ngân sách.</p> <p>2. Bộ GTVT</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Tiếp tục kiến nghị với Chính phủ, các bộ ngành Trung ương quan tâm, tạo điều kiện hỗ trợ, huy động nguồn lực của Trung ương bố trí cho tỉnh Phú Yên để đầu tư phát triển hạ tầng giao thông theo Quy hoạch tỉnh Phú Yên thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050.</p> <p>- Tiếp tục kiến nghị với Chính phủ sớm ban hành các văn bản pháp luật về hoạt động kinh doanh bằng xe điện 04 bánh; ban hành cơ chế chính sách hỗ trợ phát triển hệ thống xe vận tải công cộng sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường, từng bước thay thế các phương tiện sử dụng nhiên liệu gây ô nhiễm môi trường.</p> <p>- Bộ GTVT ban hành quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô.</p> <p>- Sớm ban hành Thông tư hướng dẫn thực hiện Nghị định số 43/2023/NĐ-CP ngày 30/6/2023 của Chính phủ quy định chi tiết một số Điều và biện pháp thi hành Luật Thanh tra và Nghị định số 03/2024/NĐ-CP ngày 11/01/2024 của Chính phủ quy định về cơ quan thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành và hoạt động của cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành; Thông tư mới thay thế Thông tư số 02/2014/TT-BGTVT ngày 25/02/2014 của Bộ GTVT quy định quy trình thanh tra chuyên ngành, xử phạt vi phạm hành chính; công tác lập kế hoạch, chế độ báo cáo và quản lý nội bộ của thanh tra ngành Giao thông vận tải hết hiệu lực kể từ ngày 01/3/2024.</p> <p>- Phối hợp với Bộ Nội vụ sớm ban hành quy định về cơ cấu, tổ chức, biên chế hoạt động của các Trạm KTTTXLĐ để có cơ sở kiện toàn tổ chức, bộ máy, xây dựng Đề án vị trí việc làm của Trạm KTTTXLĐ. Có giải pháp cho phép triển khai hoạt động Trạm Kiểm tra tải trọng xe lưu động nhằm bảo vệ công trình giao thông và bảo đảm TTATGT.</p> <p>- Bộ GTVT lập đề án xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt đối với đoạn đường sắt, dự án đường sắt qua địa bàn tỉnh Phú Yên, trong đó giao đơn vị cụ thể làm chủ đầu tư, trích từ nguồn ngân sách Trung ương để triển khai thực hiện; sau khi hoàn thành bàn giao hồ sơ cho địa phương quản lý, cập nhật vào hồ sơ địa chính.</p> <p>- Sớm triển khai dự án nâng cấp, mở rộng Cảng hàng không Tuy Hòa nhằm hoàn thành Kế hoạch đến năm 2025, sản lượng hành khách qua Cảng hàng không Tuy Hòa ước đạt khoảng 1 triệu hành khách/năm và đạt 3 triệu lượt hành khách/năm đến năm 2030. Trước mắt kiến nghị Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp giao Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV) ưu tiên sử dụng nguồn vốn đầu tư phát triển giai đoạn 2021 - 2025, để triển khai thực hiện đầu tư xây dựng nhà ga T2 thuộc Cảng hàng không Tuy Hòa.</p> <p>- Quan tâm trong triển khai thực hiện quy hoạch, phát triển hệ thống cảng biển Phú Yên (tại Quyết định 1746/QĐ-TTg ngày 30/12/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tỉnh Phú Yên thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050).</p> <p>3. Bộ Công an</p> <p>Tham mưu Chính phủ ban hành văn bản hướng dẫn thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính theo hướng rút gọn các thủ tục xử phạt hành chính; phối hợp với các Bộ, ngành có liên quan hướng dẫn thực hiện thống nhất một số vấn đề còn chồng chéo giữa Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, Nghị định số 123/2021/NĐ-CP và Nghị định số 118/2021/NĐ-CP trong việc áp dụng quy định trước quyền sử dụng Giấy phép lái xe đối với các trường hợp Giấy phép lái xe còn thời hạn ít hơn thời hạn tước.</p> <p>4. Đề nghị các bộ, ngành, cơ quan trung ương</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>Có hướng dẫn hoặc các văn bản chỉ đạo trong công tác phối hợp thực hiện công tác bảo đảm TTATGT để các địa phương có cơ sở triển khai thực hiện nhằm nâng cao hiệu quả trong công tác bảo đảm TTATGT trên địa bàn tỉnh nói riêng và cả nước nói chung.</p>
39	Đắk Lắk	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quan tâm đầu tư ngân sách và xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và bảo đảm TTATGT. - Xây dựng và đưa vào sử dụng hệ thống phần mềm, đường truyền dữ liệu liên thông giữa tất cả các đơn vị về công tác xử lý vi phạm hành chính trên phạm vi toàn quốc; bổ sung quy định bắt buộc về việc khai báo cụ thể nơi cư trú đối với người được đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe nhằm tạo điều kiện thuận lợi trong việc thực hiện công tác cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt và áp dụng các tình tiết tăng nặng đối với trường hợp tái vi phạm. - Quan tâm đầu tư trang bị các thiết bị công nghệ trong quản lý, xử lý TTATGT. <p>2. Đối với các Bộ, ngành</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức chính trị - xã hội xây dựng chương trình hành động cụ thể thực hiện Chỉ thị gắn với các phong trào thi đua, các cuộc vận động do Mặt trận và các tổ chức phát động; tăng cường công tác giám sát việc thực hiện Chỉ thị. - Ban Tuyên giáo Trung ương chỉ đạo, định hướng các cơ quan thông tin đại chúng tăng cường tuyên truyền, phổ biến kiến thức, pháp luật về bảo đảm TTATGT. - Bộ GTVT: <ul style="list-style-type: none"> + Cần chia sẻ dữ liệu, kết nối dữ liệu camera giám sát các phương tiện kinh doanh vận tải cho lực lượng Công an để phục vụ công tác đảm bảo TTATGT, nhất là để kịp thời cảnh báo, ngăn chặn khi tài xế/phương tiện gặp sự cố và để xử lý nghiêm khi xảy ra vi phạm, nhằm giảm thiểu tai nạn. + Tập trung nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; tăng cường ứng dụng khoa học, công nghệ, hợp tác quốc tế trong lĩnh vực giao thông, rút ngắn thời gian hoàn thiện tuyến đường cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột để đưa vào khai thác, sử dụng nhằm giảm tải trên các tuyến Quốc lộ và rút ngắn thời gian đi lại giữa rừng và biển tạo điều kiện phát triển kinh tế, xã hội và du lịch của tỉnh. - Đề nghị Tổng Công ty hàng không Việt Nam quan tâm phối hợp cấp ủy, chính quyền địa phương để sớm giải quyết ổn định đối với diện tích hơn 260 ha UBND tỉnh giao cho Cảng quản lý, sử dụng, hiện có 58 ha đang có tranh chấp với tổ chức, cá nhân (cấp đất bị chồng lấn hoặc người dân tự lấn chiếm), đặc biệt một số khu vực chồng lấn có vị trí gần với đường cất hạ cánh của tàu bay, tiềm ẩn nguy cơ uy hiếp an toàn hoạt động cất hạ cánh, cũng như an ninh trật tự khu vực Cảng hàng không Buôn Ma Thuột..
40	Khánh Hòa	<p>1. Đối với các bộ, ngành</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Tăng cường lãnh đạo, chỉ đạo, kiểm tra, đôn đốc thực hiện nghiêm chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước về bảo đảm TTATGT; hoàn thiện hệ thống pháp luật, đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, phân định rõ trách nhiệm trong quản lý nhà nước về giao thông. - Quan tâm thực hiện chế độ, chính sách đối với lực lượng thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT. Quan tâm thực hiện chế độ, chính sách đối với lực lượng thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT. Nghiên cứu, đề xuất xây dựng, quy hoạch đồng bộ hạ tầng giao thông bảo đảm kết nối vùng để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội. Ứng dụng khoa học công nghệ trong việc chia sẻ thông tin, dữ liệu. - Bộ GTVT, Cục ĐTNĐVN có hướng dẫn việc xác định, quản lý luồng, tuyến phù hợp với hiện trạng các địa phương ven biển như Khánh Hòa để tránh gây lãng phí, chông chéo trong công tác quản lý về hoạt động đường thủy nội địa và hoạt động hàng hải. Bộ GTVT sớm ban hành Thông tư hướng dẫn thực hiện Nghị định số 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước. - Bộ GTVT và Tổng Cục ĐBVN xem xét tăng kinh phí bảo trì đường bộ được ủy quyền cho địa phương quản lý. - Bộ GTVT chỉ đạo Cục ĐSVN, Tổng Công ty ĐSVN khẩn trương triển khai xây dựng phương án cấm mốc hành lang an toàn giao thông đường sắt quốc gia đoạn qua địa bàn tỉnh Khánh Hòa để địa phương có cơ sở triển khai thực hiện các giải pháp đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt theo thẩm quyền và trách nhiệm được giao tại Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ. - Bộ Công an tiếp tục xem xét đầu tư, phát triển Đề án trang bị hệ thống camera giám sát, xử lý vi phạm giao thông tuyến Quốc lộ 1 đi qua địa bàn tỉnh Khánh Hòa. - Bộ GTVT xem xét, bổ sung đầu tư nâng cấp, mở rộng đoạn tuyến QL.27B đoạn từ nút giao với đường QL.1 đến vị trí giao với đường nhánh dẫn lên cao tốc; tăng kinh phí bảo trì đường bộ được ủy quyền cho địa phương quản lý; sớm xây dựng và triển khai các phần mềm quản lý trong lĩnh vực vận tải như phần mềm quản lý hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (bao gồm cả quản lý phương tiện và người lái xe), phần mềm quản lý tuyến vận tải khách cố định toàn quốc, phần mềm quản lý bến xe toàn quốc; tham mưu, đề xuất Chính phủ bổ sung vào Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đối với hành vi “<i>không xây dựng hoặc có xây dựng mà không thực hiện kế hoạch bảo dưỡng kỹ thuật và sửa chữa phương tiện theo quy định</i>”; bổ sung các chế tài xử lý đối với hành vi không thực hiện chế độ báo cáo theo quy định của các đơn vị KDVT sau khi được cấp phép tại khoản 1 Điều 64 Thông tư 12/2020/TT-BGTVT của Bộ GTVT nhằm siết chặt việc thực hiện quy trình đảm bảo ATGT. - Ngành đường sắt tập trung hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách về đường sắt, đầu tư phát triển hạ tầng, kinh doanh vận tải, đồng thời tổ chức quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật. Xây dựng và phát triển nguồn nhân lực thực hiện công tác quản lý nhà nước và công tác bảo đảm TTATGT đường sắt. - Kiến nghị Bộ GTVT, Cục ĐTNĐVN có hướng dẫn việc xác định, quản lý luồng, tuyến phù hợp với hiện trạng các địa phương ven biển như Khánh Hòa để tránh gây lãng phí cũng như tránh chông chéo trong công tác quản lý về hoạt động đường thủy nội địa và hoạt động hàng hải.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Kiến nghị Bộ GTVT sớm ban hành Thông tư hướng dẫn thực hiện Nghị định số 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước.</p>
41	Đắk Nông	<p>1. Đối với Quốc hội, Chính phủ Đề nghị Quốc hội, Chính phủ và các cơ quan có liên quan triển khai đầu tư tuyến cao tốc Buôn Ma Thuột (Đắk Lắk) - Gia Nghĩa (Đắk Nông) để tạo động lực cho phát triển vùng Tây nguyên.</p> <p>2. Đối với Bộ GTVT và các cơ quan có liên quan của Trung ương</p> <p>- Hiện nay, tình hình kinh tế ngày càng phát triển, phương tiện tham gia giao thông có xu hướng ngày càng gia tăng; do đó, việc đánh giá an toàn giao thông theo 03 tiêu chí (số vụ, số người chết, số người bị thương) như hiện nay là chưa phản ánh hết tình hình TTATGT và công tác bảo đảm TTATGT của địa phương. Bên cạnh đó, theo tinh thần chỉ đạo của Trung ương là giảm TNGT hàng năm từ 5% - 10% là nhiệm vụ hết sức khó khăn. Vì vậy, đòi hỏi phải có một phương pháp đánh giá mới phù hợp với điều kiện thực tế hiện nay.</p> <p>- Giao địa phương được đầu tư, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đường bộ (kể cả các tuyến quốc lộ), nhằm thu hút các thành phần kinh tế khai thác, phát triển tiềm năng, lợi thế của địa phương và định hướng, đẩy mạnh phân cấp, phân quyền để tạo sự chủ động cho địa phương trong triển khai các nhiệm vụ về giao thông.</p> <p>- Kiến nghị Bộ GTVT và các cơ quan có liên quan thường xuyên kiểm tra chất lượng thi công các công trình giao thông đường bộ vì đây là một trong những nguyên nhân gây TNGT nếu công trình kém chất lượng, không đạt tiêu chuẩn, quy chuẩn.</p> <p>- Đề nghị tăng cường công tác quản lý, ban hành các quy định chặt chẽ để nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch và cấp giấy phép lái xe.</p>
42	Lâm Đồng	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <p>- Kiến nghị Chính phủ chỉ đạo các Bộ, ngành chức năng nghiên cứu ban hành các quy định và Thông tư hướng dẫn cụ thể về: cách xác định chi phí thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông; loại, cấp công trình phải thực hiện thẩm tra ATGT; các tiêu chí đánh giá trong quá trình thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông (<i>hiện nay chỉ mang tính chất định tính, thiếu các tiêu chí mang tính chất định lượng, vì vậy quá trình triển khai dễ phát sinh vướng mắc, có nhiều ý kiến khác nhau</i>).</p> <p>- Sửa đổi, bổ sung, điều chỉnh quy định về trình tự, thủ tục xử phạt vi phạm hành chính theo hướng rút ngắn thời gian, đơn giản hóa thủ tục, phân cấp, phân quyền để tạo thuận lợi cho việc áp dụng pháp luật của các lực lượng chức năng có thẩm quyền xử phạt, đồng thời thuận tiện cho việc xử lý thông qua dịch vụ công.</p> <p>- Xem xét hỗ trợ nguồn vốn từ Trung ương để địa phương tiếp tục nâng cấp, mở rộng và cải thiện chất lượng 08 tuyến Quốc lộ qua địa bàn và 19 tuyến đường tỉnh đạt tiêu chuẩn theo quy hoạch để đảm bảo khả năng vận chuyển hàng hóa và đảm bảo an toàn giao thông. Tiếp tục tạo điều kiện để triển khai thực hiện các dự án cao tốc theo quy hoạch (cao tốc Nha Trang - Liên Khương, cao tốc Liên Khương - Buôn Ma Thuột và cao tốc Dầu Giây - Liên Khương) để tạo điều kiện phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh tại địa phương.</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Bố trí đủ nguồn vốn để lắp đặt, triển khai hệ thống giám sát xử lý vi phạm TTATGT trên các tuyến quốc lộ trọng điểm, các khu vực trung tâm thành phố, thị trấn, trung tâm các huyện, các xã.</p> <p>- Bố trí kinh phí bồi thường thiệt hại do hạn chế khả năng sử dụng đất, thiệt hại tài sản gắn liền trên phần đất nằm trong HLATĐB (đã thực hiện rà soát, thống kê, phân loại hiện trạng hành lang an toàn đường bộ theo Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Chính phủ).</p> <p>- Đối với tuyến đường Trường Sơn Đông có vị trí quan trọng đối với quốc phòng, an ninh và liên kết vùng, kết nối giao thông, phát triển kinh tế xã hội. Hiện còn vướng mắc trong chuyển mục đích sử dụng đất rừng thuộc 2 tỉnh Lâm Đồng, Đắk Lắk. Kiến nghị Chính phủ chủ trì các cơ quan chức năng tháo gỡ khó khăn trên, góp phần hoàn thành tuyến đường chiến lược, tránh lãng phí kinh phí đầu tư kéo dài nhiều năm.</p> <p>2. Đối với các Bộ, ngành</p> <p>- Bộ GTVT: Bố trí kinh phí để triển khai việc cấm mốc lộ giới trên các tuyến quốc lộ ủy thác chưa được triển khai trên địa bàn tỉnh; phối hợp Bộ Tài chính xem xét sớm điều chỉnh mức thu giá dịch vụ kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới đang lưu hành; Định biên lực lượng Thanh tra giao thông trên cả nước còn chưa hợp lý, đề nghị tính toán phân bổ theo diện tích; đề nghị Bộ GTVT chỉ đạo lấy hành lang bảo vệ đường bộ làm lề đường qua khu vực nội thị trên các tuyến quốc lộ; Đầu tư dứt điểm tuyến tránh thành phố Bảo Lộc trên Quốc lộ 20 và đoạn đường khoảng 30km thuộc Quốc lộ 27 từ cầu K' Rông Nô xã Đạ Rsal huyện Đam Rông đến đèo Phú Sơn huyện Lâm Hà, tỉnh Lâm Đồng trong năm 2024 – 2025; Công bố sân bay quốc tế Liên Khương và xúc tiến đầu tư với hình thức PPP đối với cảng hàng không quốc tế Liên Khương trong tháng 5/2024.</p> <p>- Bộ Quốc phòng sớm tham mưu Chính phủ ban hành Nghị định mới thay thế Nghị định số 36/2008/NĐ-CP ngày 28/3/2008 của Chính phủ về quản lý tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ; trong đó phân công nhiệm vụ cụ thể giữa các lực lượng thực hiện công tác này để các địa phương chủ động trong công tác quản lý, đấu tranh, ngăn chặn với các hành vi sử dụng tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ sai quy định trên địa bàn.</p> <p>- Bộ Công an nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung các quy định về HLAT giao thông, về đường ngang đường sắt, tăng cường quản lý giao thông công cộng, tổ chức giao thông và trách nhiệm của chính quyền cấp huyện, cấp xã cũng như kinh phí bảo đảm TTATGT lâu dài; rà soát, nghiên cứu sửa đổi các chế tài trong Luật Hình sự, Luật Xử lý vi phạm hành chính đối với lĩnh vực giao thông đường bộ theo hướng tăng nặng mức xử phạt đối với các hành vi nguy hiểm; tăng cường tích hợp dữ liệu dân cư để các địa phương có thể áp dụng phạt nguội một cách hiệu quả.</p> <p>- Bộ Kế hoạch và Đầu tư phối hợp các cơ quan chức năng bố trí đầu tư các tuyến đường xương cá đầu nối các tuyến quốc lộ trên địa bàn tỉnh Lâm Đồng.</p>
43	Ninh Thuận	<p>1. Bộ GTVT</p> <p>Đề nghị Bộ GTVT xem xét, thống nhất cho phép san lấp mặt bằng tạo các điểm dừng xe, lối đi an toàn cho học sinh và phụ huynh để đảm bảo an toàn giao thông.</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>2. Bộ Công an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ban hành Thông tư quy định chỉ tiêu thống kê, tổng hợp và xây dựng cơ sở dữ liệu về TNGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa; Các văn bản quy phạm pháp luật quy định việc xử phạt vi phạm TTATGT đường bộ qua hình ảnh về bảo trì, bảo dưỡng, vận hành khai thác hệ thống giám sát, quy định về hệ thống giám sát, chỉ huy điều khiển giao thông phục vụ an ninh trật tự và xử lý vi phạm hành chính. - Bộ Công an quan tâm trang bị, cung cấp trạm cân cố định trên tuyến Quốc lộ 1. - Trao đổi với Bộ Y tế ban hành Thông tư liên tịch giữa Bộ Công an và Bộ Y tế về công tác xét nghiệm ma túy đối với người bị TNGT. - Phối hợp với Bộ GTVT nghiên cứu lắp đặt các trạm cân tự động tại các trạm thu phí trên các tuyến Quốc lộ trọng điểm và đưa vào danh mục phương tiện thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ. - Lắp đặt hệ thống camera giám sát tại tất cả các giao lộ có đèn tín hiệu giao thông trên địa bàn thành phố, trang bị đủ phương tiện ô tô phục vụ cho công tác bảo đảm TTATGT cho các phường, xã; Xây dựng, áp dụng công nghệ thông tin vào công tác quản lý, giám sát, xử lý vi phạm về an toàn giao thông trên địa bàn.
44	Bình Phước	<p>1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị xem xét sửa đổi, bổ sung một số luật: <ul style="list-style-type: none"> + Sửa đổi, bổ sung điểm m, Khoản 1, Điều 23 Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15 ngày 23/6/2023 theo hướng sửa đổi quy định từ “... dự án đầu tư theo Luật Đầu tư công...” thành “... dự án sử dụng vốn ngân sách nhà nước...” để góp phần đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án bảo trì, kịp thời đảm bảo ATGT trên đường bộ đang khai thác. + Sửa đổi, bổ sung Khoản 1 Điều 260 Bộ luật Hình sự. Lý do: Có ý kiến cho rằng tại quy định như trên là chưa phù hợp thực tế thực thi pháp luật, vì có nhiều vụ TNGT xảy ra làm chết 01 người và làm bị thương 01 người (<i>người bị thương tỷ lệ tổn thương cơ thể trên 61%</i>) thì cũng chỉ vi phạm tại khoản 1 Điều 260, nhưng xét về tính chất, mức độ hành vi phạm tội thì nặng hơn so với điểm e khoản 2 mà lại không áp dụng theo điểm e khoản 2. Mặt khác, có vụ việc có thể làm chết 01 người và bị thương 02 người (<i>người bị thương tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể trên 122%</i>) thì vẫn áp dụng điểm e khoản 2 mà lại không áp dụng điểm b khoản 3, tuy nhiên xét về tính chất, mức độ hành vi phạm tội thì nặng hơn so với điểm b khoản 3 nhưng lại không áp dụng điểm b khoản 3). Do đó, cần sửa đổi để phù hợp với tính chất, mức độ phạm tội đối tượng đã gây ra. + Sửa đổi, bổ sung Điều 26 Luật Xử lý vi phạm hành chính theo hướng làm rõ hơn quy định như thế nào là vi phạm hành chính ít nghiêm trọng, nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng và thế nào là lỗi cố ý, vô ý khi vi phạm hành chính, để việc thực tiễn áp dụng được thống nhất, đúng quy định pháp luật. + Sửa đổi, bổ sung Khoản 1 Điều 59; khoản 2 Điều 63; Điều 70; Khoản 1 Điều 80 Luật Xử lý vi phạm hành chính. Các quy định như trên là không phù hợp trong thực tế áp dụng việc xử lý vi phạm hành chính vì một số vụ việc vi phạm hành chính không thuộc thẩm quyền xử phạt của cán bộ cấp đội, đồn, xã, thị trấn mà thuộc thẩm quyền của Chủ tịch UBND huyện, tỉnh... thì những người có thẩm quyền xử phạt này và cấp phó (nếu được ủy quyền) không thể thực hiện được các hoạt động nêu trên. Mà thực tế cho thấy các

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>hoạt động đó do các cơ quan có thẩm quyền phát hiện vi phạm hành chính thực hiện. Do vậy cần sửa đổi, bổ sung cụm từ “<i>người có thẩm quyền xử phạt</i>” thay bằng cụm từ “<i>cơ quan, đơn vị có thẩm quyền được giao nhiệm vụ lập hồ sơ tham mưu xử lý vụ việc vi phạm hành chính</i>” thực hiện các nội dung nêu trên.</p> <p>2. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rà soát, sửa đổi Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt; Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng theo hướng đơn giản nhanh gọn, dễ thực hiện. - Sửa đổi, bổ sung quy định tại Điểm 4, Khoản 2 Điều 1 Nghị định số 117/2021/NĐ-CP ngày 22/12/2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hướng kiến nghị bỏ nguyên tắc quy định đường nhánh (nhà ở) đầu nối vào quốc lộ phải thông qua đường gom mà chỉ nên quy định đường nhánh đầu nối vào quốc lộ đảm bảo phù hợp với quy hoạch của địa phương. - Sửa đổi, bổ sung quy định tại điểm đ, khoản 4 Điều 35 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ theo hướng bỏ cụm từ “... hoặc dự án ...” tại điểm đ, khoản 4 Điều 35 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ để tiết kiệm cho ngân sách nhà nước, đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án bảo trì nhằm đảm bảo ATGT. - Sửa đổi Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. - Sửa đổi Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ theo hướng bổ sung danh mục đặt hàng hoặc đấu thầu đối với việc thuê trung tâm sát hạch lái xe để tổ chức thi; xem xét hướng dẫn việc thực hiện phương thức đấu thầu trung tâm sát hạch lái xe theo hướng có lợi cho người dân, đặc biệt là đối với các tỉnh chỉ có 1 trung tâm sát hạch lái xe. - Sửa đổi Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 của Chính phủ theo hướng quy định cụ thể chủ thể chịu trách nhiệm chính thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt phù hợp với cấp quản lý, đồng bộ với quy định pháp luật về đất đai, ngân sách. - Ban hành quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô. - Nghiên cứu có cơ chế, chính sách ưu đãi để thực hiện xã hội hóa trong lĩnh vực giao thông, thu hút rộng rãi các nguồn đầu tư trong và ngoài nước tham gia phát triển giao thông. - Bố trí kinh phí trong công tác giải tỏa hành lang ATGT đường bộ theo lộ trình đã được Chính phủ phê duyệt. - Kiến nghị Chính phủ giữ nguyên phương án quy hoạch tuyến QL13C để kết nối trực tiếp với tỉnh Đồng Nai tại cầu Mã Đà theo Quy hoạch phát triển mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 và Quy hoạch tỉnh Bình Phước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1489/QĐ-TTg ngày 24/11/2023.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>3. Đối với các bộ, ngành</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kiến nghị Chính phủ, Bộ Công an tăng cường biên chế cho lực lượng Công an tỉnh, trong đó bố trí lực lượng CSGT, lực lượng Công an cấp xã để bảo đảm thực hiện tốt công tác. - Ủy ban ATGT Quốc gia chỉ đạo các đơn vị liên quan, triển khai nghiên cứu, xây dựng hệ thống báo cáo và phân tích tình hình TTATGT cấp quốc gia và cấp tỉnh, điều chỉnh phương pháp thống kê, đánh giá số liệu TNGT để phù hợp với điều kiện thực tiễn hiện nay. - Bộ GTVT, Bộ Công an tiếp tục xây dựng kế hoạch phối hợp liên ngành trong công tác kiểm tra, xử lý vi phạm tải trọng xe; sớm xây dựng, lắp đặt và đưa vào hoạt động mô hình trạm cân cố định độc lập trên các tuyến đường. - Bộ Tài chính sớm ban hành văn bản hướng dẫn chi tiết Thông tư số 37/2023/TT-BTC ngày 07/6/2023 trong đó quy định cụ thể việc trích lại % (từ phí thu được) để đảm bảo chi cho chi phí thanh toán cung cấp dịch vụ, thuê cơ sở vật chất của trung tâm sát hạch lái xe, nộp ngân sách nhà nước. <p>4. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bộ GTVT: Thực hiện gắn trách nhiệm trong việc đôn đốc tiến độ, chất lượng các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông trọng điểm; tổ chức giao thông khoa học, hợp lý; bảo trì, sửa chữa kết cấu hạ tầng giao thông gắn với rà soát, xử lý dứt điểm các điểm đen, điểm tiềm ẩn về TNGT; công tác bảo vệ HLATGT đường bộ; Nhanh chóng nghiên cứu sửa đổi các quy định về công tác bảo đảm TTATGT, đặc biệt là Quy chuẩn 41 - quy định về biển báo hiệu đường bộ. - Nghiên cứu, bổ sung quy định, chế tài xử lý các chủ đầu tư dự án BOT làm đường không đảm bảo chất lượng theo hợp đồng theo hướng, dừng hoặc tạm dừng thu phí. - Nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung các quy định về công tác đào tạo lái xe. - Chỉ đạo Cục ĐKVN rà soát tổng thể hệ thống đăng kiểm phương tiện thủy nội địa để có phương án sắp xếp phù hợp. - Tiếp tục xây dựng kế hoạch phối hợp liên ngành giữa Bộ GTVT và Bộ Công an trong công tác kiểm tra, xử lý vi phạm tải trọng xe, vi phạm xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách và hàng hóa bằng container trên địa bàn và tại Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động; sớm xây dựng, lắp đặt và đưa vào hoạt động mô hình Trạm cân cố định độc lập trên các tuyến đường. - Đầu tư nâng cấp, mở rộng cầu Cần Lê do đây là điểm tiềm ẩn TNGT vì hiện trạng bề rộng mặt cầu chỉ có 7,0 m, trong khi bề rộng mặt đường Quốc lộ 13 ở 02 đầu cầu đã được tỉnh Bình Phước đầu tư theo hình thức BOT rộng 19,0m. Vì vậy cần thiết phải mở rộng mặt cầu đồng bộ với bề rộng mặt đường để góp phần đảm bảo TTATGT trên tuyến QL13 tại khu vực cầu Cần Lê. - Thâm Bê tông nhựa toàn bộ mặt đường Hồ Chí Minh đoạn qua khu vực nội ô thành phố Đồng Xoài: Thời gian qua, tuyến đường Hồ Chí Minh đoạn qua nội ô thành phố Đồng Xoài đã được Bộ GTVT quan tâm, sửa chữa đảm bảo ATGT, đặc biệt là trong mùa mưa năm 2023. Tuy nhiên, do chỉ sửa chữa các vị trí hư hỏng cục bộ nên chưa khắc phục được triệt để tình trạng hư hỏng trên tuyến, do đó đề nghị Bộ GTVT xem xét cho thâm một lớp bê tông nhựa toàn mặt đường đoạn qua nội ô thành phố Đồng Xoài trước mùa mưa năm 2024 để đảm bảo ATGT và mỹ quan đô thị. <p>5. Đối với Bộ Công an</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Nâng cao năng lực, hiệu quả của lực lượng thực thi pháp luật về bảo đảm TTATGT; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý, điều hành, tổ chức giao thông, vận tải, hướng dẫn người tham gia giao thông. Tăng cường phối hợp trong xây dựng, sử dụng hiệu quả các cơ sở dữ liệu giữa ngành Giao thông vận tải, Công an, Y tế, Bảo hiểm và các cơ quan chức năng liên quan trong thực thi pháp luật, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật và nghiên cứu khoa học về bảo đảm TTATGT.</p> <p>- Đề xuất phối hợp Ủy ban ATGTQG xây dựng quy định tiêu chí đánh giá tỷ lệ tăng, giảm TNGT, tránh trường hợp hàng năm cứ đưa ra tiêu chí giảm từ 5%-10% gây áp lực cho lực lượng thực thi nhiệm vụ, dẫn đến việc báo cáo không trung thực.</p> <p>- Bố trí nguồn kinh phí mua sắm tập trung phương tiện, kỹ thuật nghiệp vụ trang bị cho các đơn vị để phục vụ công tác kiểm tra, xử lý vi phạm trong lĩnh vực TTATGT, nhất là các vi phạm về kích thước thùng xe, tải trọng phương tiện đường bộ.</p>
45	Tây Ninh	<p>Đề nghị Chính phủ, Bộ GTVT:</p> <p>- Bố trí kinh phí đầu tư, nâng cấp tuyến Quốc lộ 22B đoạn từ ngã ba Trường Chính trị tỉnh đến cửa khẩu Xa Mát, chiều dài khoảng 55Km, từ 2 làn xe thành 4 làn xe trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030, để đồng bộ với quy mô tuyến Quốc lộ 22 (Xuyên Á), Quốc lộ 22B (từ huyện Gò Dầu đến ngã ba Trường Chính trị tỉnh) và các quốc lộ trong khu vực.</p> <p>- Sớm thực hiện dự án nạo vét, cải tạo và nâng cấp luồng sông Sài Gòn đoạn từ cầu Bình Lợi đến cầu Bến Cui (Tây Ninh) nhằm khai thác hiệu quả hành lang vận tải thủy Tây Ninh - Thành phố Hồ Chí Minh - Bà Rịa-Vũng Tàu (khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải), nâng cao năng lực cạnh tranh hàng hoá và vận tải bằng đường thủy nội địa, góp phần phát triển kinh tế xã hội, giảm ùn tắc, TNGT,...</p>
46	Bình Dương	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <p>- Kịp thời điều chỉnh các văn bản quy phạm pháp luật không còn phù hợp với điều kiện thực tế tại các địa phương, những văn bản quy phạm pháp luật có nội dung chồng chéo, chưa nhất quán để tạo điều kiện thuận lợi công tác bảo đảm TTATGT tại địa phương.</p> <p>- Quán triệt, theo dõi sát sao công tác phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương trong công tác bảo đảm TTATGT, nhất là giữa Bộ GTVT, Bộ Công an và các địa phương.</p> <p>2. Đối với các bộ, ngành</p> <p>- Kiến nghị Bộ GTVT rà soát, nghiên cứu các nội dung: Hoàn thiện hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật quy định về quản lý người lái xe cần nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin vào công tác quản lý người lái xe sau sát hạch, cấp GPLX. Giấy phép lái xe có thể tích hợp các thông tin cần thiết của người lái xe từ các hệ thống cơ sở dữ liệu như cơ sở dữ liệu dân cư, hệ thống cơ sở dữ liệu xử lý vi phạm, TNGT; hệ thống giám sát hành trình giao thông; cơ sở dữ liệu khám, chữa bệnh của ngành y tế; có quy chế giữa ngành Công an và ngành GTVT về việc kết nối thông tin, chia sẻ dữ liệu, khai thác hiệu quả phần mềm trong cơ sở dữ liệu quản lý cấp GPLX để quản lý chặt chẽ vi phạm; Có cơ chế phối hợp chặt chẽ trong quản lý, trao đổi thông tin giữa cơ quan xử lý phạt vi phạm hành chính về TTATGT đường bộ và cơ quan quản lý giấy phép lái xe, cơ quan y tế trong kiểm soát sức khoẻ người lái xe; xây dựng phần mềm, trung tâm quản lý dữ liệu về quản lý đào tạo lái xe, quản lý thời gian giảng dạy của giáo viên, quản lý thời gian sử dụng của xe tập lái phục vụ yêu cầu công tác quản lý nhà nước.</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Kiến nghị Bộ GTVT tăng cường công tác bảo trì, bảo dưỡng hệ thống báo hiệu đường thủy; rà soát, bố trí đầy đủ hệ thống cọc mốc, các bảng thông tin trên các tuyến đường thủy nội địa quốc gia qua địa bàn tỉnh. - UBND tỉnh kiến nghị Bộ GTVT tăng cường công tác bảo trì, bảo dưỡng hệ thống báo hiệu đường thủy trên các tuyến đường thủy nội địa quốc gia qua địa bàn tỉnh. - Kiến nghị Bộ Công an quan tâm tăng cường biên chế cho lực lượng CSGT tỉnh Bình Dương và ban hành văn bản quy phạm pháp luật tạo hành lang pháp lý bảo vệ Cảnh sát giao thông thực thi nhiệm vụ. - Kiến nghị Bộ Công an đầu tư cho Công an tỉnh 01 dây chuyền kiểm định xe cơ giới đường bộ nhằm phục vụ công tác kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô, xe máy chuyên dùng trong Công an Nhân dân. - Kiến nghị Bộ Công an, Cục CSGT và các Cục nghiệp vụ chỉ đạo, hướng dẫn, tạo điều kiện cho Công an tỉnh Bình Dương thực hiện các trình tự, thủ tục cần thiết để xây dựng trụ sở làm việc cho Đội Cảnh sát đường thủy và Trạm Cảnh sát giao thông Quốc lộ 13; xây dựng bến thủy tạm giữ phương tiện; sửa chữa, nâng cấp các điểm tạm giữ phương tiện của Phòng CSGT và Công an cấp huyện; trang bị mới, đồng bộ các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho lực lượng CSGT nhằm hiện đại hóa, nâng cao hiệu quả các mặt công tác CSGT. - Kiến nghị Bộ Công an và Bộ GTVT có kết nối, chia sẻ dữ liệu ngăn chặn đăng kiểm đối với các trường hợp xử lý vi phạm giao thông qua hình ảnh. - Kiến nghị Cục CSGT thường xuyên mở các lớp tập nghiệp vụ cho lực lượng CSGT; mở lớp tập huấn, cấp giấy chứng nhận cán bộ kiểm định phương tiện trong CAND.
47	Đồng Nai	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ban hành hướng dẫn thi hành Nghị định quy định về cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính, cụ thể hóa quy trình thực hiện, vai trò, trách nhiệm của các cơ quan liên quan. - Đồng bộ hóa cơ sở dữ liệu về căn cước công dân, giấy phép lái xe, đăng ký xe của các cơ quan quản lý nhà nước với ngành Công an sẽ giúp các cơ quan nhà nước phối hợp với lực lượng Công an nhận biết vi phạm này đã được xử lý chưa, biện pháp đảm bảo thi hành quyết định xử phạt đối với vi phạm là gì tránh trường hợp người vi phạm được cấp lại các giấy tờ. <p>2. Đối với Bộ GTVT</p> <p>2.1. Đối với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xem xét tháo gỡ các hạn chế, kịp thời tham mưu, trình Chính phủ sửa đổi quy định về điều kiện kinh doanh vận tải phù hợp với đặc thù của hoạt động kinh doanh vận tải. - Xem xét sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 26/2012/TT-BGTVT ngày 20/7/2012 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác cho phù hợp với tình hình thực tế. <p>2.2. Đối với kết cấu hạ tầng giao thông</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đối với tuyến Cao tốc Phan Thiết - Dầu Giây: Đề nghị Chỉ đạo Ban QLDA Thăng Long là Chủ đầu tư Dự án Cao tốc chủ động, khẩn trương phối hợp với các cơ quan, đơn vị của tỉnh cũng như của Trung ương xử lý, khắc phục các tồn tại nêu trên

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>nhằm hoàn thiện hệ thống hạ tầng giao thông trên tuyến, bảo đảm an toàn tuyệt đối cho người và các phương tiện lưu thông, đặc biệt là sớm xử lý bất cập tại vị trí nút giao Quốc lộ 56 và Cao tốc Phan Thiết - Dầu Giây;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đối với tuyến Quốc lộ 1: <ul style="list-style-type: none"> + Rà soát, đánh giá và có giải pháp đầu tư, xây dựng hoàn chỉnh nút giao ngã tư Vũng Tàu nhằm xử lý dứt điểm tình trạng ùn tắc giao thông, TNGT tại nút giao này đã và đang diễn ra trong nhiều năm (Nội dung này UBND tỉnh đã có văn bản số 9143/UBND-KTN ngày 06/9/2023 kiến Bộ BGTVT). + Tiếp tục lắp đặt dải phân cách giữa tuyến Quốc lộ 1 đồng thời với việc mở rộng mặt đường với chiều dài 34 km đoạn từ Km1770+734 đến Km1805+600 nhằm bảo đảm an toàn, hạn chế TNGT đối đầu và tạo điều kiện thuận lợi cho người và phương tiện trong quá trình tham gia giao thông. - Đối với tuyến Quốc lộ 51: <ul style="list-style-type: none"> + Đề nghị bố trí kinh phí để Khu Quản lý Đường bộ IV thực hiện đầy đủ công tác duy tu, bảo dưỡng thường xuyên trên tuyến bởi hiện nay mặt đường trên tuyến nhiều vị trí hư hỏng nặng, tình trạng hằn lún vệt bánh xe, vạch sơn mòn mờ mất tác dụng nhằm hạn chế TNGT, bảo đảm an toàn, thuận lợi cho người và phương tiện khi lưu thông qua các vị trí này. + Rà soát, đánh giá và có giải pháp đầu tư, xây dựng hoàn chỉnh hệ thống nút giao (gồm nút giao Công 11, nút giao Km4+750 QL51 và nút giao đường Bùi Văn Hòa với QL 51 thuộc thành phố Biên Hòa) nhằm phân chia lưu lượng phương tiện, hạn chế giao cắt tại nút giao và cũng là giảm thiểu các rủi ro, nguy cơ xảy ra TNGT khi Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu đi vào hoạt động có điểm đầu tuyến cách nút giao Công 11 khoảng 1,5km (Nội dung này UBND tỉnh đã có Văn bản số 9143/UBND-KTN ngày 06/9/2023 kiến Bộ BGTVT). + Sớm thống nhất chấm dứt hợp đồng BOT trước thời hạn với Nhà đầu tư QL51 và triển khai thủ tục xác lập quyền sở hữu toàn dân để từ đó tiếp nhận tài sản trạm thu phí và tổ chức tháo dỡ nhằm bảo đảm mặt đường thông thoáng, an toàn và thuận lợi cho người dân lưu thông. Trong thời gian chưa chấm dứt hợp đồng với Nhà đầu tư, kiến nghị Cục ĐBVN chỉ đạo cơ quan liên quan thường xuyên thực hiện công tác duy tu, bảo dưỡng, tăng cường các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các Trạm thu phí. - Đối với tuyến Quốc lộ 20: Xem xét nâng cấp mở rộng mặt đường và lắp đặt dải phân cách giữa, bổ sung hệ thống chiếu sáng trên toàn tuyến. - Đối với hệ thống camera giám sát giao thông: Qua tỉnh Đồng Nai có 04 tuyến Quốc lộ với tổng chiều dài 233 km, tuy nhiên hiện nay mới có tuyến Quốc 1 được đầu tư lắp đặt 28 vị trí camera xử lý vi phạm từ Km1771 đến Km1851+100 (=80km). Do đó, kiến nghị tiếp tục đầu tư lắp đặt camera giám sát, chỉ huy điều hành giao thông phục vụ an ninh trật tự và xử lý vi phạm hành chính trên toàn tuyến Quốc lộ 1 nói riêng với chiều dài 22km và các tuyến Quốc lộ còn lại nói chung.
48	Bình Thuận	<p>1. Đề nghị Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đối với tuyến Quốc lộ 1 (Đoạn từ Km 1720+800 đến Km 1770+734) Đoạn từ Km 1720+800 đến Km 1770+734, tuyến Quốc lộ 1 (Đoạn Phan Thiết - Đồng Nai) đã được Bộ GTVT phê duyệt bổ sung dự án đầu tư mở rộng nền, mặt đường, lắp đặt dải phân

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>cách giữa tại một số đoạn tuyến (19,6 km) và mở rộng 03 cầu Phú Sung, cầu Ông Hạnh, cầu Tà Mon, đề nghị Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ quan tâm chỉ đạo bộ, ngành Trung ương có liên quan nghiên cứu phương án mở rộng Quốc lộ 1 đảm bảo 4 làn xe, lắp đặt 30 km dải phân cách giữa nhằm góp phần hạn chế, giảm TNGT do ðôi ðầu.</p> <ul style="list-style-type: none"> - ðối với tuyến ðường sắt Hà Nội - Thành phố Hồ Chí Minh: đề nghị Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ xem xét, chỉ đạo các bộ, ngành Trung ương có liên quan, cân ðối nguồn kinh phí hỗ trợ tỉnh Bình Thuận ðầu tư xây dựng các ðường gom, hàng rào ðể xóa bỏ lối đi tự mở qua ðường sắt, tuyến Hà Nội - thành phố Hồ Chí Minh qua ðịa bàn tỉnh. ðồng thời, hỗ trợ kinh phí cắm mốc giới hạn hành lang an toàn ðường sắt qua ðịa bàn tỉnh theo Quyết ðịnh số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn ðường bộ, ðường sắt giai ðoạn 2014 - 2020. <p>2. Đề nghị Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quan tâm, xem xét cân ðối, bố trí nguồn vốn trung hạn giai ðoạn 2021 - 2025 sớm ðầu tư dự án ðầu tư nâng cấp, mở rộng tuyến Quốc lộ 55, ðoạn Km 52+640 - Km 97+692 (từ cầu Nước Mặn - giáp ranh tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu ðến ngã ba 46, Quốc lộ 1). - Chỉ ðạo các cơ quan chức năng, chủ ðầu tư các công trình giao thông bắt buộc phải thẩm tra an toàn giao thông ðối với các công trình giao thông ðầu tư mới trước khi ðưa vào khai thác, sử dụng (theo quy ðịnh tại ðiều 44 Luật Giao thông ðường bộ) nhằm hạn chế “điểm ðen, điểm tiềm ẩn TNGT”. <p>3. Kính ðề nghị Bộ Công an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chỉ ðạo sớm triển khai ðầu tư dự án lắp đặt camera giám sát, chỉ huy ðiều hành giao thông và xử lý vi phạm giao thông trên tuyến cao tốc Vĩnh Hảo - Phan Thiết và Phan Thiết - Dầu Giây. - Chỉ ðạo xây dựng và số hóa cơ sở dữ liệu về TNGT thống nhất trong toàn quốc nhằm phục vụ kịp thời, thuận lợi cho công tác tra cứu, nghiên cứu, ðánh giá và ðề ra các giải pháp giảm TNGT. - ðầu tư trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ hiện ðại cho lực lượng cảnh sát giao thông ðể ðủ sức hoàn thành tốt nhiệm vụ ðược giao, nhất là các thiết bị, dụng cụ ðo ðịnh lượng làm căn cứ xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông ðường bộ. - Xem xét trang bị phương tiện chuyên dụng cứu nạn, cứu hộ cho Công an tỉnh Bình Thuận (chủ yếu là xe cầu loại trên 50 tấn) ðể kịp thời tổ chức cứu hộ, cứu nạn, giải tỏa ðùn tắc giao thông trên tuyến cao tốc, tuyến Quốc lộ 1 và tuyến ðường sắt Bắc - Nam khi xảy ra các sự cố, TNGT nghiêm trọng.
49	Thành phố HCM	<p>1. Kiến nghị Quốc hội Sớm ban hành Luật sửa ðổi Luật ðường sắt.</p> <p>2. Kiến nghị Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xem xét ban hành Nghị ðịnh thí ðiểm phân cấp quản lý nhà nước một số lĩnh vực cho chính quyền Thành phố Hồ Chí Minh, trong ðó có phân cấp cho Thành phố quyết ðịnh việc sử dụng gầm cầu ðường bộ, phần không gian dưới ðạ cầu ðối với hệ thống ðường bộ do Ủy ban nhân dân Thành phố chịu trách nhiệm quản lý khai thác, bảo trì cho mục ðích phục vụ công cộng, phù hợp với

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>điều kiện thực tế của Thành phố, không được ảnh hưởng đến an toàn công trình cầu đường bộ, đảm bảo về phòng chống cháy nổ và không gây mất TTATGT trên địa bàn Thành phố.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Phân cấp cho Thành phố Hồ Chí Minh quản lý một số lĩnh vực như sau: <ul style="list-style-type: none"> + Tổ chức quản lý, bảo trì đường thủy nội địa quốc gia và thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa trên các tuyến đường thủy nội địa quốc gia thuộc địa giới hành chính Thành phố. + Thỏa thuận vị trí vùng nước neo đậu, khu neo đậu phương tiện thủy (vùng nước gần bờ, nằm ngoài phạm vi hành lang bảo vệ luồng đường thủy nội địa và hàng hải, không thuộc các quy hoạch có liên quan) để neo đậu phương tiện của tổ chức, cá nhân phục vụ nhu cầu đi lại bằng đường thủy thuộc địa giới hành chính Thành phố. + Chỉ đạo các Bộ, ngành liên quan nghiên cứu điều chỉnh theo hướng giảm định lượng giá trị tang vật hoặc giá trị thu lợi bất chính trong cấu thành tội phạm của Bộ luật hình sự để khởi tố, truy cứu trách nhiệm hình sự đối với cá nhân, tổ chức hoạt động khai thác cát trái phép, để có tính răn đe của pháp luật, trừng trị nghiêm khắc hành vi này, góp phần ổn định tình hình TTATGT. - Xem xét ban hành Nghị định sửa đổi Nghị định số 33/2019/NĐ-CP ngày 23 tháng 4 năm 2019 quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. - Ban hành Quy định cho phép thu phí sử dụng tạm thời lòng đường để đỗ xe ô tô, thu phí ra vào bến bãi,... thông qua tài khoản ETC. - Chỉ đạo các Bộ ngành nghiên cứu xây dựng và ban hành Nghị định quản lý khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị. <p>3. Kiến nghị Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sớm trình Chính phủ ban hành: <ul style="list-style-type: none"> + Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định liên quan đến quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô, đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe; + Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định 10/2020/NĐ-CP quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. - Xem xét sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 26/2012/TT-BGTVT ngày 20 tháng 7 năm 2012 của Bộ GTVT quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác cho phù hợp với tình hình thực tế. - Sớm ban hành các văn bản quy phạm pháp luật về hướng dẫn thanh tra, kiểm tra chuyên ngành giao thông vận tải. - Chỉ đạo chia sẻ dữ liệu Giấy phép kinh doanh vận tải của tất cả đơn vị trên cả nước cho lực lượng chức năng xử phạt (Thanh tra giao thông, Cảnh sát giao thông) có thể chủ động tra cứu hoặc phối hợp xác minh nhanh đối với tổ chức vi phạm trong lĩnh vực giao thông vận tải. - Điều chỉnh, bổ sung Quy chế phối hợp số 30/QCPH-BGTVT-UBND ngày 28 tháng 6 năm 2013 giữa Bộ GTVT và Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh cho phù hợp tình hình thực tế. - Có kế hoạch triển khai sớm quy hoạch chi tiết các ga đường sắt Thủ Thiêm, Bình Triệu, tránh để tình trạng “quy hoạch treo” kéo dài trong nhiều năm qua, luôn được cử tri phản ánh tại các kỳ họp Hội đồng nhân dân Thành phố.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Chỉ đạo các đơn vị ngành đường sắt phối hợp với các đơn vị liên quan nâng cấp, cải tạo mặt đường giao cắt với đường ngang cho êm thuận, đặc biệt tại tuyến đường ngang Tô Ngọc Vân, thành phố Thủ Đức. - Sớm đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành nhằm kết nối với sân bay quốc tế Long Thành. <p>4. Kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư</p> <p>Xem xét chỉ đạo chia sẻ dữ liệu Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh của tất cả doanh nghiệp trên cả nước cho lực lượng chức năng xử phạt chủ động tra cứu hoặc có thể cung cấp các trang web (chính thống) để tra cứu, phối hợp xác minh nhanh đối với tổ chức vi phạm trong lĩnh vực giao thông vận tải.</p>
50	Long An	<p>1. Kiến nghị Trung ương</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sớm đầu tư nâng cấp mở rộng, tổ chức lại giao thông trên tuyến Cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương. - Rà soát, đánh giá và có giải pháp đầu tư, xây dựng cầu vượt trên tuyến QL1 tại ngã tư Long Kim, huyện Bến Lức nhằm xử lý dứt điểm tình trạng ùn tắc giao thông, TNGT tại nút giao này đã và đang diễn ra trong nhiều năm. - Sớm đầu tư nâng cấp, mở rộng, đầu tư hệ thống đèn chiếu sáng tuyến QL62 và QLN2 nhằm hạn chế TNGT, bảo đảm an toàn, thuận lợi cho người và phương tiện khi lưu thông nhất là vào ban đêm. <p>2. Kiến nghị Bộ Công an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đầu tư xây dựng các bến thủy CAND để phục vụ trong công tác bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa và tạm giữ phương tiện. - Hướng dẫn thống nhất việc hạ tải đối với phương tiện thủy chở quá vạch dấu môn nước an toàn, để thực hiện thống nhất trên toàn quốc. - Chỉ đạo ngành chức năng phối hợp với lực lượng CAND tăng cường công tác kiểm tra, xử lý siết chặt sản phẩm đầu ra đối với phương tiện thủy cỡ nhỏ. - Đầu tư cho Công an tỉnh 01 dây chuyền kiểm định xe cơ giới đường bộ nhằm phục vụ công tác kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe ô tô, xe máy chuyên dùng trong ngành CAND. - Phối hợp với Bộ GTVT kết nối, chia sẻ dữ liệu ngăn chặn đăng kiểm đối với các trường hợp xử lý vi phạm giao thông qua hình ảnh. <p>3. Kiến nghị Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nghiên cứu phương án nâng cao tỉnh không thông thuyền cầu Bến Lức cũ để phát triển giao thông vận tải đường thủy trên tuyến sông Vàm Cỏ Đông, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hoá bằng container từ các khu, cụm công nghiệp trên địa bàn huyện Đức Hoà, Đức Huệ về Cảng Quốc tế Long An cũng như về Cảng Cát Lái (TP.Hồ Chí Minh) để giảm bớt áp lực cho giao thông vận tải đường bộ trên địa bàn tỉnh.
51	Bà Rịa - Vũng Tàu	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Có giải pháp tháo gỡ vướng mắc quy định về thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính tại Điều 6 - Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 và thời hạn đăng kiểm xe ô tô theo Thông tư số 01/2023/TT-BGTVT ngày 22/3/2023 của Bộ GTVT quy định về kiểm định

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ để khắc phục tình trạng người vi phạm trốn tránh, không nộp phạt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ưu tiên phân bổ nguồn lực cho công tác bảo đảm TTATGT, điều tiết trích lại cho ngân sách tỉnh một phần từ nguồn thu xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT để UBND cấp tỉnh điều tiết duy trì TTATGT trên địa bàn. - Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, phân định rõ trách nhiệm trong quản lý nhà nước về giao thông. - Sớm hoàn thiện hệ thống phần mềm, đường truyền dữ liệu liên thông giữa tất cả các đơn vị về công tác xử lý vi phạm hành chính trên phạm vi toàn quốc. - Sớm chỉ đạo triển khai đầu tư Dự án nâng cấp, mở rộng sân bay Côn Đảo theo điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 236/QĐ-TTg ngày 23/02/2018. - Sớm triển khai đầu tư xây dựng Dự án Đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu theo quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021. <p>2. Đối với các Bộ, ngành Trung ương</p> <p>2.1. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sớm hoàn chỉnh quy hoạch kết nối đồng bộ hệ thống giao thông trong tổng thể quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội; lồng ghép nội dung về bảo đảm TTATGT trong quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị, quy hoạch nông thôn và các quy hoạch chuyên ngành liên quan đến giao thông bảo đảm khả thi, an toàn, phù hợp với thực tiễn và thực hiện nghiêm quy hoạch được phê duyệt. - Xem xét chia sẻ dữ liệu, kết nối dữ liệu camera giám sát các phương tiện kinh doanh vận tải cho lực lượng Công an để phục vụ công tác đảm bảo TTATGT. Thống nhất việc cung cấp thông tin đăng kiểm khi cơ quan Công an gửi thông báo phương tiện vi phạm và hướng giải quyết vướng mắc về thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính có hiệu lực trong 01 năm, nhưng thời hạn đăng kiểm xe ô tô có thể đến 03 năm, nên người vi phạm nhận được thông báo vi phạm không nộp phạt vì thời hạn đăng kiểm dài hơn thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính. - Sớm đầu tư trang bị các thiết bị công nghệ trong quản lý, xử lý TTATGT. - Sớm đẩy nhanh tiến độ triển khai đầu tư xây dựng Dự án nâng cấp, mở rộng sân bay Côn Đảo đã được Bộ GTVT đưa vào kế hoạch đầu tư công trung hạn và đã phê duyệt dự án để triển khai thực hiện. - Sớm trình Chính phủ đầu tư xây dựng Dự án Đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu theo quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021, - Đầu tư sửa chữa, nâng cấp tuyến Quốc lộ 51 đang xuống cấp nghiêm trọng, đồng thời yêu cầu Công ty BVEC tháo dỡ tài sản tại các trạm thu phí đã dừng hoạt động để trả lại đường giao thông thông thoáng, thuận lợi cho giao thông trên Quốc lộ. <p>2.2. Đối với Bộ Quốc phòng</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>Có giải pháp nâng cao chất lượng, bảo đảm an toàn bay đối với các chuyến bay thương mại của Công ty Trục thăng miền Nam khai thác. Chỉ đạo đơn vị chức năng phối hợp tốt với địa phương trong quản lý đất quốc phòng khu vực sân bay và giải quyết dứt điểm tình trạng lấn chiếm đất quốc phòng xảy ra tại Đài dẫn đường 235 do Công ty Trục thăng miền Nam quản lý.</p>
52	Đồng Tháp	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị Chính phủ có quy định cụ thể về việc thu hồi, bồi thường, bố trí tái định cư trong trường hợp cấm cọc mốc mở rộng hành lang lộ giới khi Trung ương, địa phương quy hoạch nâng cấp mở rộng đường bộ. - Chỉ đạo Bộ Công an chủ trì phối hợp các Bộ, ngành liên quan tham mưu Chính phủ, Thủ tướng rà soát, hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về an toàn giao thông. - Chỉ đạo Bộ GTVT: <ul style="list-style-type: none"> + Thường xuyên kiểm tra, khảo sát, đầu tư nâng cấp, mở rộng, sửa chữa hạ tầng giao thông đối với các tuyến giao thông huyết mạch thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ đi qua địa bàn Tỉnh. + Tham mưu Chính phủ đẩy nhanh tiến độ Dự án cao tốc An Hữu - Cao Lãnh; sớm triển khai tuyến cao tốc Mỹ An - Cao Lãnh, hình thành trục ngang và từng bước hình thành mạng lưới đường cao tốc vùng Đồng bằng Sông Cửu Long, kết nối các trục dọc cao tốc, góp phần đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng, nhằm giảm bớt lưu lượng phương tiện giao thông đường bộ trên tuyến Hồ Chí Minh, Quốc lộ 30, nhằm tránh ùn tắc giao thông và giảm thiểu TNGT. + Cải tạo, nâng cấp đạt tiêu chuẩn cấp III tuyến đường thủy nội địa kênh Muong Khai - Đốc Phú Hiền để kết nối Càng Sa Đéc thuộc sông Tiền và Cảng Cần Thơ thuộc sông Hậu. <p>2. Đối với Ủy ban ATGTQG</p> <p>Trang cấp kinh phí thực hiện Hệ thống Camera giám sát, xử lý vi phạm TTATGT đường bộ để tăng hiệu quả công tác kiểm tra, xử lý vi phạm, góp phần phòng ngừa TNGT.</p>
53	An Giang	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sớm ban hành văn bản hướng dẫn thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) theo hướng cải cách thủ tục hành chính, rút gọn các thủ tục xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT để có thể nộp phạt qua tài khoản ngân hàng và ứng dụng được công nghệ thông tin vào việc thực hiện quyết định xử phạt, giảm phiền hà cho người vi phạm. - Kiến nghị Chính phủ xem xét, quan tâm, tạo nguồn lực và cơ chế đột phá hạ tầng giao thông góp phần phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. <p>2. Đối với các Bộ, ngành</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bộ Công an cần trang bị bổ sung thêm cho các địa phương về phương tiện giao thông (kể cả phương tiện giao thông đường thủy), phương tiện kỹ thuật nghiệp vụ phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát, giám sát, phát hiện xử lý kịp thời các vi phạm TTATGT và các vi phạm pháp luật khác trên tuyến giao thông. - Đề xuất Bộ GTVT cần có chủ trương, chính sách hợp lý trong việc thực hiện các quy định của Luật Giao thông đường thủy nội

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		địa, ban hành các văn bản pháp luật, cải cách các thủ tục về đăng ký, đăng kiểm, quản lý phương tiện thủy nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho những người có phương tiện thủy tham gia giao thông đăng ký, đăng kiểm và học, thi lấy giấy chứng nhận khả năng chuyên môn phù hợp với phương tiện của mình, đây là điều kiện để người dân chấp hành các quy định của pháp luật về TTATGT đường thủy nội địa khi tham gia giao thông.
54	Tiền Giang	<p>- Bộ GTVT đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án Trung ương đầu tư trên địa bàn tỉnh Tiền Giang. Tiếp tục xem xét ưu tiên đầu tư xây dựng các cầu hẹp còn lại trên Quốc lộ 1 đoạn qua địa bàn tỉnh Tiền Giang (các cầu Thông Lưu, Bà Đắc, An Cư) nằm trong dự án BOT theo nội dung Công văn số 521/UBND-KT ngày 15/02/2023 của UBND tỉnh Tiền Giang về việc kiến nghị ưu tiên đầu tư mở rộng các cầu hẹp trên Quốc lộ 1 đoạn qua địa bàn tỉnh Tiền Giang.</p> <p>- Bộ Công an tiếp tục thực hiện các chuyên đề xử lý vi phạm TTATGT như chuyên đề nồng độ cồn, phối hợp Bộ GTVT trong công tác kiểm soát tải trọng phương tiện...</p>
55	Vĩnh Long	<p>- Đối với các cơ quan Trung ương tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật về lĩnh vực giao thông; tiếp tục xây dựng kế hoạch sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường thủy nội địa phù hợp với điều kiện thực tế và các quy định pháp luật có liên quan hiện hành.</p> <p>- Xem xét sớm đầu tư nâng cấp, mở rộng các tuyến QL 53, QL 54 đoạn qua địa bàn tỉnh.</p> <p>- Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra việc chấp hành quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa đối với những tổ chức, cá nhân tham gia giao thông trên các tuyến đường thủy nội địa, đặc biệt tại những bến thủy, bến khách dọc tuyến, ngang sông, bến phà, các cầu trọng yếu,...</p> <p>- Cải tạo các điểm tiềm ẩn nguy cơ xảy ra TNGT đường thủy nội địa ở mức cao trên các tuyến đường thủy nội địa trên địa bàn tỉnh.</p> <p>- Tổ chức rà soát, đăng ký, quản lý phương tiện thủy theo quy định của pháp luật; xây dựng các quy định về quản lý phương tiện thủy thô sơ, phương tiện được miễn đăng ký theo quy định của pháp luật.</p>
56	Bến Tre	Kiến nghị Chính phủ xem xét sửa đổi khoản 2 Điều 8 Nghị định số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 của Chính phủ quy định việc huy động các lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với Cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự ATGT đường bộ trong trường hợp cần thiết.
57	Cần Thơ	<p>- Kiến nghị Bộ GTVT triển khai các giải pháp đảm bảo TTATGT trên các tuyến Quốc lộ qua địa bàn Tp.Cần Thơ (gồm Quốc lộ 91; 80 và tuyến Quốc lộ Nam Sông Hậu); triển khai các giải pháp xử lý những điểm mất an toàn giao thông trên tuyến Quốc lộ 91 qua địa bàn thành phố Cần Thơ; lắp đặt dây phân cách mềm đoạn từ Km19+500 đến Km20+500 trên tuyến Quốc lộ 91.</p> <p>- Kiến nghị Ủy ban ATGTQG và Tổng Cục ĐBVN khẩn trương khắc phục điểm mất an toàn giao thông tại tuyến tránh Thốt Nốt, thành phố Cần Thơ.</p> <p>- Kiến nghị Tổng Cục ĐBVN về việc đề nghị lắp đặt thử nghiệm dây phân cách mềm đoạn từ Km19+500 đến Km20+500 trên tuyến quốc lộ 91, đoạn qua địa phận quận Ô Môn, thành phố Cần Thơ (Theo TM của Cục QLDB IV).</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<ul style="list-style-type: none"> - Đề nghị <i>Cục Quản lý đường bộ IV</i> khẩn trương chỉ đạo các đơn vị chuyên môn trực thuộc tiến hành rà soát, sửa chữa mặt đường bị hư hỏng trên tuyến đường Nam Sông Hậu. - Đề nghị <i>Chi cục Quản lý đường bộ IV.5</i> khắc phục sửa chữa mặt đường bị bong tróc, hư hỏng hai bên đường dân sinh cầu Hưng Lợi, phường Hưng Lợi quận Ninh Kiều thành phố Cần Thơ đảm bảo thông thoáng an toàn; khắc phục, sửa chữa các điểm mất an toàn giao thông trên các tuyến Quốc lộ 91, Quốc lộ 80 đoạn qua địa bàn quận Ô Môn và huyện Vĩnh Thạnh thành phố Cần Thơ - Đề nghị <i>Chi cục Quản lý Đường bộ IV.7</i> kiểm tra và khắc phục điểm mất an toàn giao thông trên tuyến Quốc lộ 1, trên địa bàn quận Cái Răng, Tp.Cần Thơ.
58	Kiên Giang	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Xem xét bổ sung quy định cho lực lượng Cảnh sát giao thông được xử phạt vi phạm hành chính về pháp luật TTATGT qua thiết bị giám sát hành trình trên thương tiện đường bộ và đường thủy nội địa; hiện nay chỉ có lực lượng Thanh tra Sở Giao thông vận tải mới được xử phạt qua thiết bị này. - Cần xem xét thống nhất quy định về thiết kế, lắp đặt trang thiết bị phòng cháy chữa cháy đối với phương tiện thủy; trước đây thực hiện theo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 72: 2013/BGTVT về quy phạm phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa, QCVN 21:2015/BGTVT về quy phạm phân cấp và đóng tàu biển vỏ thép của Bộ GTVT; đến nay thực hiện theo Nghị định 136/2020/NĐ-CP ngày 24/11/2020 của Chính phủ có nhiều khó khăn vướng mắc cho doanh nghiệp. <p>2. Đối với các bộ, ngành</p> <p>2.1 Lĩnh vực đường bộ</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Bộ GTVT</i> xem xét đầu tư lắp đặt hệ thống camera trên các tuyến Quốc lộ; qua đó xử lý các trường hợp vi phạm, nâng cao nhận thức và ý thức cho người tham gia giao thông. - <i>Bộ GTVT</i> nghiên cứu sửa đổi quy định tiêu chuẩn Bến xe khách theo hướng hiện đại, ứng dụng công nghệ trong cung cấp dịch vụ, tiện lợi cho hành khách và doanh nghiệp, không quy định về diện tích, để thuận lợi trong đầu tư; hiện nay đang thực hiện theo Thông tư số 73/2015/TT-BGTVT ngày 11/11/2015 của Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách sửa đổi lần 1 năm 2015. - <i>Bộ GTVT</i> quy hoạch đồng bộ Trạm dừng nghỉ trên các tuyến cao tốc theo hướng hiện đại, ứng dụng công nghệ trong cung cấp dịch vụ; không quy định về diện tích, để thuận lợi trong đầu tư. <p>2.2 Lĩnh vực đường thủy</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Bộ GTVT</i>: Xem xét trình Chính phủ ban hành Nghị định thống nhất quản lý tuyến vận tải từ bờ ra đảo, để nâng cao tính pháp lý thực thi trên toàn quốc; hiện nay đang thực hiện theo Thông tư số 34/2019/TT-BGTVT ngày 6/9/2019 của Bộ GTVT. - <i>Bộ GTVT</i>: Quy định cụ thể vùng nước thủy nội địa khu vực ven bờ, quanh các đảo trong phạm vi từ 10 đến 12 hải lý; hiện nay các phương tiện thủy nội địa không thể hoạt động nếu không chuyển từ VR-S1 sang VR-SB.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Bộ GTVT: Cần phân định rõ chức năng nhiệm vụ của lực lượng Cảng vụ Hàng hải, Cảng vụ Đường thủy nội địa để tránh chồng chéo trong công tác quản lý hoạt động vận tải tuyến từ bờ ra đảo.</p>
59	Trà Vinh	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Huy động các nguồn lực đầu tư phát triển nhanh, đồng bộ hạ tầng giao thông phù hợp với quy mô, định hướng phát triển kinh tế, xã hội của đất nước; ứng dụng khoa học, công nghệ hiện đại, thúc đẩy chuyển đổi số mạnh mẽ trong lĩnh vực giao thông. Quan tâm bố trí, đầu tư các các tuyến cao tốc trên địa bàn tỉnh. - Sớm ban hành văn bản hướng dẫn thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) theo hướng cải cách thủ tục hành chính, rút gọn các thủ tục xử phạt vi phạm hành chính. - Xem xét điều chỉnh điểm b, khoản 1, Điều 31, Nghị định số 23/2020/NĐ-CP ngày 24/02/2020 của Chính phủ về quản lý cát, sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ, bãi sông. - Đề nghị quy định cụ thể cách tính giá sản phẩm tận thu tại Nghị định số 159/2018/NĐ-CP ngày 28/11/2018 của Chính phủ về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội. - Hướng dẫn cụ thể cho công tác đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư theo hình thức xã hội hóa trong nạo vét luồng. - Quy định cấp giấy phép xe tập lái tại Phụ lục VII kèm theo Nghị định 65/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe phải ghi cụ thể từng tuyến đường tập lái trong tỉnh nơi quản lý cơ sở đào tạo và một số tuyến đường đặc thù như tập lái trên đường trung du, đèo núi đúng với khung chương trình đào tạo nhằm kiểm soát chặt chẽ hoạt động của xe tập lái (đào tạo đúng địa điểm theo giấy phép đào tạo), góp phần đảm bảo TTATGT. <p>2. Đối với Bộ Công an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sớm sửa đổi, bổ sung các quy định về tiêu chuẩn định mức trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho Công an cấp huyện. - Đẩy mạnh cải cách hành chính, tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ, các phần mềm trên nền tảng công nghệ số, xây dựng hoàn thiện cơ sở dữ liệu về TTATGT góp phần xây dựng dữ liệu lớn và chuyển đổi số trong công tác đảm bảo TTATGT, ưu tiên kỹ thuật công nghệ, hệ thống giao thông thông minh, hiện đại hóa công tác đảm bảo TTATGT, nhất là hệ thống giám sát, phát hiện vi phạm TTATGT. <p>3. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sớm tham mưu ban hành quy định về tổ chức và hoạt động của Thanh tra ngành Giao thông vận tải tạo điều kiện cho lực lượng Thanh tra giao thông tổ chức thực hiện thống nhất và đồng bộ trên phạm vi cả nước. - Kịp thời ban hành Văn bản hợp nhất các Thông tư quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ; các Thông tư quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ hoặc ban hành Thông tư mới thay thế để thuận tiện trong quá triển khai thực hiện, tra cứu, áp dụng văn bản; đồng thời, xem xét bổ sung quy định áp dụng thiết bị giám sát thời gian học lái xe trong sân tập lái để hạn chế tình trạng đào tạo lái xe không đảm bảo thời gian, địa điểm quy định.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Có lộ trình bãi bỏ quy định học viên học lái xe ô tô phải học thực hành lái xe ô tô trên cabin, áp dụng thi mô phỏng các tình huống giao thông trên phần mềm máy tính tại điểm d khoản 3 Điều 1; điểm a khoản 13 Điều 1 Thông tư số 38/2019/TT-BGTVT ngày 08/10/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT; điểm d khoản 3 Điều 1 Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT ngày 22/4/2022 của Bộ trưởng Bộ GTVT. Theo đó, chỉ khuyến khích các cơ sở đào tạo áp dụng công nghệ này để nâng cao chất lượng đào tạo, kỹ năng lái xe của học viên.</p> <p>- Quy định rõ loại hình Cảng vụ đường thủy nội địa (là đơn vị sự nghiệp công lập phục vụ quản lý nhà nước hay tổ chức hành chính) và việc bố trí biên chế của Cảng vụ đường thủy nội địa để đảm bảo thống nhất và đúng quy định của pháp luật.</p> <p>- Xem xét giao <i>Chi Cục ĐKVN số 16 - Chi nhánh đăng kiểm Trà Vinh</i> về Sở Giao thông vận tải quản lý nhằm thuận tiện trong công tác quản lý cũng như trong công tác chỉ đạo và thực hiện nhiệm vụ được giao tại địa phương.</p>
60	Hậu Giang	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <p>- Sớm ban hành Nghị định mới thay thế Nghị định số 166/2013/NĐ-CP ngày 12 tháng 11 năm 2013 của Chính phủ về cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính.</p> <p>Do Nghị định số 166/2013/NĐ-CP ban hành được căn cứ vào Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012. Năm 2020, Quốc hội đã thông qua Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính (có hiệu lực từ ngày 01 tháng 01 năm 2022) nên không còn phù hợp cụ thể:</p> <p>+ Việc cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính được quy định tại Điều 86, Điều 87 và Điều 88 thay đổi một số nội dung so với Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 như: Quy định cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính áp dụng thêm cho trường hợp <i>“Cá nhân, tổ chức vi phạm hành chính không tự nguyện hoàn trả kinh phí cho cơ quan đã thực hiện biện pháp khắc phục hậu quả theo quy định tại khoản 5 Điều 85 của Luật này”</i>.</p> <p>+ Sửa đổi về thời hạn gửi quyết định cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt VPHC cho cá nhân, tổ chức bị cưỡng chế, cơ quan, tổ chức thực hiện việc cưỡng chế và cá nhân, tổ chức có liên quan <i>“Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày ra quyết định cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt VPHC”</i>; Bổ sung quy định về thời hiệu thi hành quyết định cưỡng chế,....</p> <p>+ Khoản 2 Điều 14 Nghị định số 166/2013/NĐ-CP ngày 12 tháng 11 năm 2013 của Chính phủ thực tế không thực thi được do tổ chức, cá nhân cố tình không cung cấp thông tin về tài khoản của mình; vướng mắc về trách nhiệm phối hợp, cung cấp thông tin của Ngân hàng Nhà nước và các ngân hàng thương mại với cơ quan được giao thi hành quyết định cưỡng chế; quy định <i>“chỉ được kê biên tài sản của cá nhân, tổ chức bị cưỡng chế tương ứng với số tiền phạt đã ghi trong quyết định xử phạt, quyết định biện pháp khắc phục hậu quả và chi phí cho việc tổ chức thi hành cưỡng chế”</i> còn thiếu tính khả thi do thực tế tài sản của người vi phạm thường có giá trị lớn hơn mức tiền phạt nên không thể kê biên được.</p> <p>- Sớm ban hành Quyết định về việc sửa đổi, bổ sung Quyết định số 22/2017/QĐ-TTg ngày 22 tháng 6 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về tổ chức hoạt động của Ủy ban ATGTQG và Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương theo hướng nâng cao vai trò, trách nhiệm của cơ quan chuyên trách Ban An toàn giao thông tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (Văn</p>

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>phòng), trong đó quy định cụ thể số lượng biên chế, các chế độ chính sách đối với công chức, nhân viên Văn phòng Ban để các địa phương thống nhất thực hiện.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sớm hoàn thiện cơ chế, chính sách ru đãi để thực hiện xã hội hóa trong lĩnh vực giao thông, thu hút rộng rãi các nguồn đầu tư trong và ngoài nước tham gia phát triển giao thông. <p>2. Đối với các bộ, ngành Trung ương</p> <p>2.1. Đối với Bộ GTVT</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bố trí đủ nguồn vốn để triển khai thực hiện đúng tiến độ các công trình giao thông trọng điểm quốc gia, đáp ứng yêu cầu phát triển hệ thống giao thông của tỉnh. - Chỉ đạo các cơ quan quản lý đường bộ, đường thủy nội địa tăng cường phối hợp với các cơ quan chức năng của tỉnh thực hiện tốt công tác quản lý nhà nước về TTATGT trên các tuyến quốc lộ, các tuyến đường thủy do trung ương quản lý, đặc biệt là công tác quản lý hành lang an toàn đường bộ, đường thủy nội địa, xử lý kịp thời các điểm đen về TNGT,... <p>2.2. Đối với Bộ Công an</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sắp xếp, bố trí, bổ sung lực lượng làm nhiệm vụ bảo đảm TTATGT phù hợp với điều kiện, tình hình thực tế của mỗi địa phương. - Bố trí nguồn kinh phí đầu tư cơ sở vật chất, mua sắm, nâng cấp trang thiết bị, phương tiện phục vụ công tác bảo đảm TTATGT, đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới.
61	Sóc Trăng	<p>1. Bộ Công an</p> <p>Xem xét bố trí nguồn kinh phí đầu tư đặt hệ thống camera giám sát giao thông trên tuyến Quốc lộ qua địa phận tỉnh Sóc Trăng và trang bị đầy đủ trang thiết bị, phương tiện phục vụ công tác bảo đảm TTATGT (đặc biệt trang bị mới xe mô tô cho lực lượng Cảnh sát giao thông tỉnh, do các phương tiện xe mô tô hiện đang sử dụng trên 10 năm), để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ mới.</p> <p>2. Bộ GTVT</p> <p>Tiếp tục xem xét sớm đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 1 (đoạn qua địa bàn huyện Mỹ Xuyên, Thạnh Trị, tỉnh Sóc Trăng) và Quốc lộ 61 B (đoạn qua địa phận tỉnh Sóc Trăng)</p>
62	Bạc Liêu	<p>1. Đối với Chính phủ</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sửa đổi Nghị định 100/2019/NĐ-CP theo hướng tăng chế tài xử lý đối với các vi phạm giao thông tương xứng với tính chất nguy hiểm của hành vi, trong đó có các hành vi không chấp hành tín hiệu đèn giao thông; vượt xe không đúng quy định; đi sai làn đường, phần đường; các hành vi gây mất TTATGT, gây bức xúc dư luận: sử dụng còi không đúng; net pô. - Tăng kinh phí quản lý bảo trì đường bộ, đường thủy nội địa phân bổ cho tỉnh đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ. <p>2. Đối với bộ, ngành</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bộ Công an: Tăng cường trang cấp cho Công an tỉnh Bạc Liêu phương tiện, thiết bị bảo đảm TTATGT.

TT	ĐỊA PHƯƠNG	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT
		<p>- Bộ GTVT:</p> <p>+ Ban hành văn bản hướng dẫn để các chủ phương tiện thủy nội địa được đăng ký, đăng kiểm theo quy định pháp luật; quy định giá mức giá đăng kiểm phù hợp, tạo điều kiện cho phương tiện thủy nội địa dân dụng tham gia đăng ký, đăng kiểm theo quy định. Vì hiện nay nhiều phương tiện chưa đăng ký, đăng kiểm được do phương tiện đã sử dụng nhiều năm, không có hồ sơ gốc; phương tiện thủy dân dụng trên địa bàn tỉnh rất nhiều nhưng chưa đăng ký, đăng kiểm.</p> <p>+ Có chương trình đào tạo phù hợp cho đối tượng có trình độ học vấn thấp để tạo điều kiện cho những người lái phương tiện có công suất lớn hoặc trọng tải lớn tham gia học các lớp đào tạo cấp bằng thuyền trưởng từ hạng tư trở lên (vì hiện nay chiêu sinh các lớp này không có người học do người muốn học không đáp ứng yêu cầu trình độ).</p>
63	Cà Mau	<p>1. Đối với Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội</p> <p>- Tiếp tục sửa đổi hoặc ban hành mới Luật Giao thông đường thủy nội địa.</p> <p>2. Đối với Chính phủ</p> <p>- Bổ sung quy định chế tài xử lý đối với người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy vi phạm TTATGT phát hiện qua Camera giám sát không chấp hành thông báo, quyết định xử phạt, để đảm bảo sức răn đe và thực thi pháp luật vào thực tế.</p> <p>- Tăng khung tiền phạt, bổ sung quy định áp dụng biện pháp ngăn chặn tạm giữ phương tiện đối với người điều khiển xe không chấp hành hiệu lệnh, hướng dẫn của người điều khiển giao thông hoặc người kiểm soát giao thông (tại điểm g khoản 4 Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ).</p> <p>3. Đối với bộ, ngành</p> <p>- Đối với Bộ Công an: Trang cấp cho Công an tỉnh Cà Mau thiết bị kỹ thuật kiểm tra ATKT và BVMT đối với xe ô tô, xe máy chuyên dùng trong lực lượng Công an nhân dân.</p> <p>- Đối với Bộ GTVT:</p> <p>+ Tích hợp phần mềm tra cứu thông tin GPLX vi phạm với phần mềm quản lý tiếp nhận cấp đổi, cấp lại GPLX.</p> <p>+ Quy định rõ trách nhiệm đối với đơn vị, tổ chức được cơ quan có thẩm quyền công nhận, cấp phép, tiếp nhận hồ sơ của người có nhu cầu học lái xe và xử lý trách nhiệm đối với tổ chức, cá nhân vi phạm.</p>

PHỤ LỤC G

Kiến nghị của Đoàn giám sát về rà soát các VBQPPL

(Kèm theo Báo cáo số 247/BC-ĐGS ngày 16 / 11 /2024 của Đoàn giám sát)

TT	VĂN BẢN QPPL	NỘI DUNG KIẾN NGHỊ RÀ SOÁT	CƠ QUAN THỰC HIỆN
I	LUẬT		
1	Luật Giao thông đường thủy nội địa	<ul style="list-style-type: none">- Rà soát, sửa đổi, bổ sung Luật Giao thông đường thủy nội địa.- Mở rộng phạm vi quy định đối tượng không thuộc diện đăng ký, đăng kiểm đối với phương tiện có trọng tải toàn phần từ 05 tấn - 15 tấn và có công suất từ 05CV - 15CV.- Các quy định về xây dựng và hoàn thiện cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường thủy.- Rà soát các quy định về đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác khu neo đậu, chuyên tải trên đường thủy nội địa; tiêu chí phân loại ĐTNĐ; phạm vi quản lý nhà nước giữa hàng hải và đường thủy nội địa.- Bổ sung loại hình “nhà hàng nổi” có kết cấu phần chìm dưới nước dạng bè được liên kết bằng các biện pháp thủ công vào “phương tiện thủy nội địa”, ban hành các quy định về yêu cầu kỹ thuật và bảo vệ môi trường, giúp các cơ quan chức năng có cơ sở quản lý, đảm bảo an toàn cho người cũng như các thiết bị, phương tiện khi hoạt động trên nhà hàng nổi, nhất là trong các thời điểm xảy ra bão, lũ.	Chính phủ
2	Luật Đường sắt	<ul style="list-style-type: none">- Rà soát, sửa đổi, bổ sung Luật Đường sắt- Xem xét một số nội dung, như: (i) Bổ sung quy định quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị; (ii) Bổ sung các quy định về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, khai thác, sử dụng khu vực đất xung quanh ga đường sắt theo mô hình TOD; (iii) Ban hành các tiêu chuẩn, chủ trì tham mưu Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết kế đường sắt đô thị, thi công và nghiệm thu đường sắt đô thị, khai thác đường sắt đô thị.- Các quy định kết cấu hạ tầng đường sắt; về đường sắt đô thị; đường sắt tốc độ cao.	Chính phủ

		<ul style="list-style-type: none"> - Các quy định về kết nối ray các tuyến đường sắt, kết cấu hạ tầng đường sắt... - Cho phép UBND cấp tỉnh quyết định việc xây dựng đường gom trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt để xóa bỏ lối đi tự mở trên đường sắt. - Đảm bảo phù hợp với quy định xây dựng đường gom tại Quyết định số 358/QĐ- TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ; - Ngoài ra, đường sắt đô thị là một lĩnh vực xây dựng và quản lý đặc thù (về quy mô công nghệ, vốn đầu tư và các giải pháp tài chính, tính chất quản lý đầu tư/khai thác, mức độ tác động đến xã hội và đô thị, yêu cầu về các quy định khác có liên quan của pháp luật,...). Trong khi đó Luật Đường sắt 2017 có 8 Điều (số 70 đến 77) mang tính quy định khung về đường sắt đô thị, do đó kiến nghị Bộ GTVT quan tâm đến sự cần thiết phải sớm nghiên cứu xây dựng Luật Đường sắt đô thị của Việt Nam. 	
3	Bộ Luật hàng hải Việt Nam	<ul style="list-style-type: none"> - Rà soát, sửa đổi, bổ sung Bộ Luật hàng hải Việt Nam. - Rà soát việc thực hiện quy định tại khoản 3 Điều 89 “quy định chi tiết về cơ cấu, tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và khu vực áp dụng mô hình Ban quản lý và khai thác cảng”. Hiện nay Chính phủ chưa ban hành Nghị định 	Chính phủ
4	Luật Hàng không dân dụng Việt Nam	<ul style="list-style-type: none"> - Rà soát, sửa đổi, bổ sung Luật hàng không dân dụng Việt Nam. - Rà soát, cập nhập, bổ sung quy định của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) hệ thống quy định về tài liệu hướng dẫn và khuyến cáo liên quan đến (i) đội ngũ giám sát viên của nhà chức trách hàng không; (ii) về thẩm quyền của Nhà chức trách hàng không được quyết định áp dụng các trường hợp miễn trừ; (iii) về cơ quan điều tra sự cố, tai nạn tàu bay; (iv) về nguyên tắc và các quy định nhằm thiết lập hệ thống an toàn hàng không. - Rà soát, ban hành 01 Nghị định quy định thể thức bay chặn, bắt buộc tàu bay hạ cánh tại CHK, sân bay, các biện pháp cưỡng chế khác đối với tàu bay (quy định tại khoản 2 Điều 94 Luật HKDD Việt Nam). 	Chính phủ
5	Luật Xử lý vi phạm hành chính	<ul style="list-style-type: none"> - Rà soát sửa đổi quy định tại khoản 5 Điều 58 quy định việc “... <i>trường hợp vi phạm hành chính không thuộc thẩm quyền xử phạt của người lập biên bản thì biên bản và các tài liệu khác phải được chuyển cho người có thẩm quyền xử phạt trong thời hạn 24 giờ kể từ khi lập biên bản, trừ trường hợp biên bản vi phạm hành chính được lập trên tàu bay, tàu biển, tàu hỏa.</i>” cho dễ áp dụng. - Rà soát quy định về thời hiệu xử phạt vi phạm hành chính tại Điều 6. 	Chính phủ

		<p>- Tại khoản 3, Điều 85 quy định về thời hạn xử lý vi phạm hành chính có liên quan đến lĩnh vực đảm bảo trật tự an toàn giao thông.</p> <p>- Xem xét các quy định theo hướng: hướng rút gọn các thủ tục xử phạt hành chính, nộp phạt qua tài khoản ngân hàng và ứng dụng công nghệ thông tin vào việc thực hiện quyết định xử phạt qua đó giảm phiền hà cho người vi phạm; tăng nặng mức xử phạt đối với các hành vi nguy hiểm, là nguyên nhân trực tiếp gây TNGT như vi phạm nồng độ cồn, ma túy, vi phạm tốc độ, vượt đèn đỏ, chờ quả tải trọng cho phép.</p> <p>- Rà soát quy định hành vi vi phạm hành chính: ít nghiêm trọng, nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng; các quy định về lỗi cố ý, vô ý khi vi phạm hành chính.</p>	
6	Luật Ngân sách Nhà nước	Quy định về tạo điều kiện cho các địa phương có thể tự huy động ngân sách và nguồn lực hợp pháp khác của địa phương để thực hiện đầu tư các công trình, dự án thuộc trách nhiệm đầu tư của Ngân sách Trung ương.	Chính phủ
7	Luật Đấu thầu	Bổ sung quy định về áp dụng chi định thầu đối với các dự án bảo trì, sửa chữa hư hỏng tại điểm m, khoản 1, Điều 23 Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15 ngày 23/6/2023.	Chính phủ
8	Bộ luật Hình sự	Rà soát quy định tại khoản 1 Điều 260 và với điểm e khoản 2 Điều 260. Lý do: Có ý kiến cho rằng tại quy định như trên là chưa phù hợp thực tế thực thi pháp luật, vì có nhiều vụ tai nạn giao thông xảy ra làm chết 01 người và làm bị thương 01 người (<i>người bị thương tỷ lệ tổn thương cơ thể trên 61%</i>) thì cũng chỉ vi phạm tại khoản 1 Điều 260, nhưng xét về tính chất, mức độ hành vi phạm tội thì nặng hơn so với điểm e khoản 2 mà lại không áp dụng theo điểm e khoản 2. Mặt khác, có vụ việc có thể làm chết 01 người và bị thương 02 người (<i>người bị thương tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể trên 122%</i> thì vẫn áp dụng điểm e khoản 2 mà lại không áp dụng điểm b khoản 3, tuy nhiên xét về tính chất, mức độ hành vi phạm tội thì nặng hơn so với điểm b khoản 3 nhưng lại không áp dụng điểm b khoản 3). Do đó, cần sửa đổi để phù hợp với tính chất, mức độ phạm tội đối tượng đã gây ra.	Chính phủ
9	Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp	Rà soát quy định “ <i>áp dụng thuế suất ưu đãi đối với các doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt</i> ” theo quy định của Luật Đường sắt.	Chính phủ

10	Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu	Rà soát quy định " <i>Miễn thuế nhập khẩu đối với các trang thiết bị, phụ tùng...</i> " theo quy định của Luật Đường sắt.	Chính phủ
11	Luật Quy hoạch	Rà soát quy định về quy hoạch vùng đất, vùng nước liên quan đến lĩnh vực ĐTNĐ về quy hoạch vùng đất, vùng nước như quy hoạch cảng biển	Chính phủ
II	NGHỊ ĐỊNH		
1	Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ Quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.	<ul style="list-style-type: none"> - Quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải) theo (tại khoản 10 Điều 23 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP). - Quy định về việc giao cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền tạm thời dừng cấp mới, cấp đổi phù hiệu, biển hiệu, cấp lại cấp đổi giấy phép kinh doanh vận tải cho đơn vị vận tải khi vi phạm quy định và điều kiện kinh doanh vận tải. - Cơ chế chính sách cho việc ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động của các đơn vị vận tải. 	Chính phủ
2	Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt (sửa đổi bổ sung bởi Nghị định 123/2021/NĐ-CP)	<ul style="list-style-type: none"> - Tăng mức xử phạt đối với các hành vi nguy hiểm như: điều khiển không có giấy phép lái xe, lạng lách, đánh võng, đi ngược chiều, chạy quá tốc độ ở mức cao, điều khiển xe chạy bằng một bánh đối với xe 2 bánh, chạy bằng hai bánh đối với xe ba bánh; dùng chân hoặc gối về một bên, bịt mắt, quay người về sau, nằm trên yên điều khiển xe; buông hai tay khi đang điều khiển xe; điều khiển xe có chất ma túy... - Tăng khung tiền phạt, bổ sung quy định áp dụng biện pháp ngăn chặn tạm giữ phương tiện đối với người điều khiển xe không chấp hành hiệu lệnh, hướng dẫn của người điều khiển giao thông hoặc người kiểm soát giao thông tại điểm g khoản 4 Điều 6. - Sửa đổi các quy định về các hành vi vi phạm: sử dụng ô tô kinh doanh vận tải hành khách dừng, đỗ để bốc xếp, hàng hóa sai quy định; vi phạm nhiều lần các quy định về hoạt động kinh doanh vận tải. - Rà soát điểm c, khoản 2, Điều 9 Nghị định 118/2021/NĐ-CP và khoản 5, Điều 81 Nghị định 100/2019/NĐ-CP (sửa đổi bổ sung bởi Nghị định 123/2021/NĐ-CP) quy định: Về tước Giấy phép lái xe trong trường hợp thời hạn còn lại của giấy phép ngắn hơn thời hạn tước quyền sử dụng của giấy phép (Đang có sự mâu thuẫn chồng chéo). 	Chính phủ

		<p>- Bổ sung làm rõ quy định về khái niệm đối với xe ba bánh tự chế làm căn cứ xử phạt vi phạm hành chính và quy định về Giấy phép lái xe điều khiển loại phương tiện này để làm căn cứ xử lý.</p> <p>+ Bổ sung khái niệm các loại xe tương tự xe mô tô quy định tại điểm c khoản 1 Điều 3, trong đó bao gồm xe mô tô điện; đồng thời quy định về Giấy phép lái xe đối với xe mô tô điện.</p>	
3	<p>Nghị định số 36/2008/NĐ-CP ngày 28/3/2008 của Chính phủ</p> <p>Về quản lý tàu bay không người lái và các phương tiện bay siêu nhẹ</p>	<p>Quy định về phân công nhiệm vụ cụ thể giữa các lực lượng thực hiện công tác quản lý tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ để các địa phương chủ động trong công tác quản lý, đấu tranh, ngăn chặn với các hành vi sử dụng tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ sai quy định trên địa bàn.</p>	Chính phủ
4	<p>Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/04/2018 của Chính phủ</p> <p>Quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt</p>	<p>- Sửa đổi, bổ sung quy định cụ thể chủ thể chịu trách nhiệm chính thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt phù hợp với cấp quản lý, đồng bộ với các quy định của pháp luật về đất đai, ngân sách.</p> <p>- Rà soát, bổ sung quy định về trình tự, thủ tục, điều kiện công bố đóng, mở ga đường sắt.</p>	Chính phủ
5	<p>Nghị định 138/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021 của Chính phủ</p> <p>Về quản lý, bảo quản tang vật, phương tiện vi phạm hành chính bị tạm giữ, tịch thu và giấy phép, chứng chỉ hành nghề bị tạm giữ theo thủ tục hành chính</p>	<p>Rà soát, bổ sung ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể quy định về việc thu phí tạm giữ phương tiện vi phạm hành chính tạm giữ để các địa phương thực hiện thống nhất.</p>	Chính phủ
6	<p>Nghị định số 06/2024/NĐ-CP ngày 25/01/2024 của Chính phủ</p> <p>Về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động vận tải đường thủy nội địa</p>	<p>Đẩy mạnh phân cấp hơn nữa việc quản lý các cảng, bến, tuyến luồng đường thủy nội địa cho địa phương quản lý</p>	Chính phủ
7	<p>Nghị định số 30/2023/NĐ-CP ngày 08/6/2023 của Chính phủ</p>	<p>Rà soát về biên chế hành chính cho ngành Giao thông vận tải các địa phương để thực hiện một số nhiệm vụ theo phân cấp từ Cục Đăng kiểm Việt Nam về Sở Giao thông vận tải</p>	Chính phủ

	Về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 139/2018/NĐ-CP ngày 08/10/2018 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới		
8	Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ Quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải	<ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung quy định việc lập phương án bảo đảm an toàn hàng hải đối với các hoạt động xây dựng bến cảng quân sự, cảng thủy nội địa, cảng cá nằm trong vùng nước cảng biển (tại Điều 8). - Bổ sung quy định miễn, giảm thủ tục đến, rời cảng biển đối với tàu thuyền xin vào neo tránh, trú bão, gió mùa, áp thấp nhiệt đới và thời tiết xấu nhằm hạn chế rủi ro, đảm bảo an toàn cho người và phương tiện trong tình huống khẩn cấp (tại Điều 74) 	Chính phủ
9	Nghị định số 120/2020/NĐ-CP ngày 07/10/2020 của Chính phủ Quy định về thành lập, tổ chức lại, giải thể đơn vị sự nghiệp công lập	Rà soát, sửa đổi, bổ sung Khoản 2 Điều 4 quy định về thành lập, tổ chức lại, giải thể đơn vị sự nghiệp công lập, để có cơ sở thực hiện việc kiện toàn sắp xếp lại Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động.	Chính phủ
10	Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ Quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên	Bổ sung danh mục đặt hàng hoặc đấu thầu đối với việc thuê trung tâm sát hạch lái xe để tổ chức thi; xem xét hướng dẫn việc thực hiện phương thức đấu thầu trung tâm sát hạch lái xe theo hướng có lợi cho người dân, đặc biệt là đối với các tỉnh chỉ có 1 trung tâm sát hạch lái xe.	Chính phủ
11	Nghị định 139/2021/NĐ-CP ngày 31/12/2021 của Chính phủ Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa	Sửa đổi, bổ sung quy định tăng mức phạt và chế tài đối với các doanh nghiệp, thuyền viên vi phạm hành chính trong lĩnh vực Giao thông đường thủy nội địa.	Chính phủ
12	Nghị định số 166/2013/NĐ-CP ngày 12/11/2013 của Chính phủ Quy định về cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính	<p>Rà soát một số quy định:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Việc cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính được quy định tại Điều 86, Điều 87 và Điều 88 thay đổi một số nội dung so với Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 như: Quy định cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính áp dụng thêm cho trường hợp "<i>Cá nhân, tổ chức vi phạm</i> 	Chính phủ

		<p><i>hành chính không tự nguyện hoàn trả kinh phí cho cơ quan đã thực hiện biện pháp khắc phục hậu quả theo quy định tại khoản 5 Điều 85 của Luật này”.</i></p> <p>- Sửa đổi về thời hạn gửi quyết định cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt VPHC cho cá nhân, tổ chức bị cưỡng chế, cơ quan, tổ chức thực hiện việc cưỡng chế và cá nhân, tổ chức có liên quan <i>“Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày ra quyết định cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt VPHC”</i>; Bổ sung quy định về thời hiệu thi hành quyết định cưỡng chế,....</p> <p>- Sửa đổi về thời hạn gửi quyết định cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt VPHC cho cá nhân, tổ chức bị cưỡng chế, cơ quan, tổ chức thực hiện việc cưỡng chế và cá nhân, tổ chức có liên quan <i>“Trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày ra quyết định cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt VPHC”</i>; Bổ sung quy định về thời hiệu thi hành quyết định cưỡng chế,...</p> <p>- Rà soát khoản 2 Điều 14 để đảm bảo tính khả thi do thực tế tài sản của người vi phạm thường có giá trị lớn hơn mức tiền phạt nên không thể kê biên được.</p>	
13	<p>Nghị định số 117/2021/NĐ-CP ngày 22/12/2021 của Chính phủ</p> <p>Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ</p>	<p>- Sửa đổi, bổ sung quy định đường đầu nối giữa đường nhánh với đoạn quốc lộ qua khu vực đô thị (tại khoản 2 Điều 1) theo hướng không coi các điểm này là điểm đầu nối đường nhánh vào quốc lộ.</p>	Chính phủ
14	<p>Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ</p> <p>Quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng</p>	<p>Xem xét bỏ cụm từ <i>“... hoặc dự án ...”</i> tại điểm đ, khoản 4 Điều 35 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ, để tiết kiệm cho ngân sách nhà nước, đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án bảo trì nhằm đảm bảo ATGT</p>	Chính phủ
15	<p>Nghị định số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 của Chính phủ</p> <p>Quy định việc huy động các lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với Cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong trường hợp cần thiết</p>	<p>- Xem xét sửa đổi khoản 2 Điều 8 Nghị định số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 của Chính phủ quy định việc huy động các lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với Cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự ATGT đường bộ trong trường hợp cần thiết. Lý do: hiện nay Công an cấp xã đã là lực lượng Công an chính quy, trong khi đối tượng điều chỉnh của Pháp lệnh Xử lý vi phạm hành chính là Công an cấp xã bán chuyên trách và Pháp lệnh này hiện nay đã hết hiệu lực.</p>	Chính phủ

16	Nghị định số 23/2020/NĐ-CP ngày 24/02/2020 của Chính phủ Quy định về quản lý cát, sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ, bãi sông	Xem xét điều chỉnh quy định về quản lý cát, sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ, bãi sông (điểm b, khoản 1, Điều 31)	Chính phủ
17	Nghị định số 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ Quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước	Chính phủ chỉ đạo ban hành Thông tư hướng dẫn thực hiện. Trong đó, hướng dẫn cụ thể về: công tác phối hợp của các đơn vị liên quan để xác định sự phù hợp và chấp thuận hoạt động vui chơi giải trí; công tác công bố vùng hoạt động trong trường hợp không có dự án đầu tư xây dựng; công tác cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện vui chơi, giải trí gắn với vùng hoạt động của phương tiện; công tác xác định và quản lý phương tiện vui chơi giải trí được miễn đăng ký.	Chính phủ
18	Nghị định số 43/2018/NĐ-CP ngày 13/3/2018 của Chính phủ Quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải thì cơ quan quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng thuộc Bộ GTVT và Cục Hàng hải Việt Nam	Rà soát, bổ sung quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng hải do địa phương đầu tư để quản lý, khai thác.	Chính phủ
19	Nghị định số 43/2023/NĐ-CP ngày 30/6/2023 của Chính phủ Quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Thanh tra	Chính phủ chỉ đạo ban hành Thông tư hướng dẫn thực hiện Nghị định	Chính phủ
20	Nghị định số 03/2024/NĐ-CP ngày 11/01/2024 của Chính phủ Quy định về cơ quan thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành và hoạt động của cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành	Chính phủ chỉ đạo ban hành Thông tư hướng dẫn thực hiện Nghị định	Chính phủ
21	<i>Ngoài ra cần phải tiến hành rà soát, sửa đổi, bổ sung một số văn bản và vấn đề có liên quan:</i>		
21.1		Xem xét ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định liên quan đến quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô, đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe	Chính phủ

21.2		Xem xét ban hành Nghị định quản lý khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.	Chính phủ
21.3		Xem xét ban hành ban hành Quy định cho phép thu phí sử dụng tạm thời lòng đường để đỗ xe ô tô, thu phí ra vào bến bãi,... thông qua tài khoản ETC.	Chính phủ
21.4		Xem xét trình Chính phủ ban hành Nghị định thống nhất quản lý tuyến vận tải từ bờ ra đảo, để nâng cao tính pháp lý thực thi trên toàn quốc (thay thế Thông tư số 34/2019/TT-BGTVT ngày 6/9/2019 của Bộ GTVT).	Chính phủ
21.5		Xem xét ban hành Nghị định thí điểm phân cấp quản lý nhà nước một số lĩnh vực cho chính quyền Thành phố Hồ Chí Minh: việc sử dụng gầm cầu đường bộ, phần không gian dưới dầm cầu đối với hệ thống đường bộ do UBND Thành phố chịu trách nhiệm quản lý khai thác, bảo trì cho mục đích phục vụ công cộng, phù hợp với điều kiện thực tế của Thành phố, không được ảnh hưởng đến an toàn công trình cầu đường bộ, đảm bảo về phòng chống cháy nổ và không gây mất trật tự an toàn giao thông trên địa bàn Thành phố.	Chính phủ
III	THÔNG TƯ		
1	Thông tư số 42/2021/TT-BGTVT ngày 31/12/2021 của Bộ GTVT Quy định về công tác điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa	Sửa đổi quy định về công tác điều tiết không chế bảo đảm an toàn giao thông, chống va trôi và hạn chế giao thông đường thủy nội địa	Bộ GTVT
2	Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 15/7/2020 của Bộ GTVT Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ	<ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung tiêu chuẩn, định lượng rõ ràng để kiểm tra, đánh giá, xác định “nơi đỗ xe của đơn vị kinh doanh vận tải” (tại khoản 6, Điều 3) - Quy định về thành phần hồ sơ, tài liệu cần lưu trữ được (khoản 7 Điều 14). - Sửa đổi, bổ sung quy định cắt giảm số chuyển đổi với trường hợp xe xuất bến vắng khách (khoản 6 Điều 22); - Quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm đối với các đơn vị hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực vận tải bằng xe ô tô - Rà soát quy định khai thác, sử dụng dữ liệu trên Hệ thống xử lý dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình để xử phạt vi phạm hành chính vẫn tránh chồng chéo giữa Điều 1 Nghị định 47/202/NĐ-CP ngày 19/7/2022 với Điều 63 của Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT của Bộ GTVT. 	Bộ GTVT

		<ul style="list-style-type: none"> - Bổ sung quy định xử lý đơn vị kinh doanh vận tải không thực hiện chế độ báo cáo định kỳ hàng tháng (theo khoản 1 Điều 64) - Xem xét sửa đổi, bổ sung nội dung quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm đối với các đơn vị hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực vận tải bằng xe ô tô (vi hiện nay Thông tư không có chế tài xử lý vi phạm đối với các đơn vị hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực vận tải bằng xe ô tô). 	
3	<p style="text-align: center;">Thông tư 26/2012/TT-BGTVT ngày 20/7/2012 của Bộ GTVT</p> <p>Quy định về việc xác định và xử lý vị trí nguy hiểm trên đường bộ đang khai thác</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Xem xét sửa đổi, bổ sung quy định rõ về thời gian xác định điểm đen là trong năm dương lịch hay 12 tháng kể từ vụ tai nạn giao thông đầu tiên, quy định về thời gian xóa điểm đen; bổ sung căn cứ nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông kết hợp với số vụ, số người chết để xác định điểm đen (theo đó điều kiện hạ tầng giao thông, tầm nhìn, tình trạng lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ,... phải là nguyên nhân chính để xem xét; không xét các vụ chỉ do ý thức của người tham gia giao thông gây ra như vi phạm nồng độ cồn, vi phạm tốc độ, vượt đèn đỏ,...); bổ sung tiêu chí khoảng cách giữa 02 vụ tai nạn giao thông xa nhất trên đoạn đường; đối với nút giao khác mức, chỉ xét các vụ tai nạn xảy ra trên cùng 01 mặt bằng để xác lập điểm đen. - Sửa đổi quy định việc cải tạo điểm đen giao thông chỉ thực hiện đối với các điểm đen có nguyên nhân do bất cập về kết cấu hạ tầng. - Nghiên cứu điều chỉnh quy trình xử lý điểm đen theo hướng đơn giản hóa, đồng thời cần có cơ chế đặc thù về đầu tư xây dựng theo hướng rút gọn, giảm thời gian đối với các công trình dạng này. 	Bộ GTVT
4	<p style="text-align: center;">Thông tư 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/9/2015 của Bộ GTVT</p> <p>Hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rà soát lại Điều 21 quy định về khoảng cách tối thiểu giữa hai điểm đầu nối vào quốc lộ theo hướng giảm khoảng cách giữa hai điểm đầu nối liền kề cùng phía ngoài khu vực đô thị để phù hợp với tình hình thực tế và điều kiện kinh tế - xã hội của các địa phương. Đối với các vị trí đầu nối theo quy hoạch đô thị và các quy hoạch khác đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt thì không phải thỏa thuận, hay chấp thuận mà chỉ thực hiện thủ tục chấp thuận thiết kế và cấp phép thi công nút giao đầu nối. - Xem xét chỉnh sửa quy định tại khoản 4 Điều 28 theo hướng phân cấp UBND cấp tỉnh thực hiện việc xem xét, chấp thuận đầu nối tạm thời có thời hạn vào quốc lộ đang khai thác. - Sửa đổi, bổ sung một số quy định của pháp luật về đường dân sinh đầu nối với quốc lộ (tại khoản 1 Điều 29) theo hướng: <i>Đường dân sinh đầu nối tự phát vào</i> 	Bộ GTVT

		<p>quốc lộ trước ngày Nghị định số 186/2004/NĐ-CP của Chính phủ có hiệu lực sử dụng cho xe mô tô, xe gắn máy, xe thô sơ, có mặt cắt ngang nhỏ hơn hoặc bằng 2,5 mét, trong khi chưa xây dựng được đường gom, cho phép tồn tại và giữ nguyên hiện trạng đến khi có đường gom; trường hợp chưa xây dựng được đường gom nhưng đường dân sinh bị hư hỏng gây mất an toàn giao thông khu vực nút giao, chủ quản lý, sử dụng đường dân sinh phối hợp với chính quyền địa phương và cơ quan quản lý đường bộ thống nhất phương án sửa chữa đường dân sinh nhưng không được làm thay đổi quy mô đường dân sinh).</p> <p>- Rà soát với các quy định thuộc lĩnh vực đất đai, xây dựng có quy định về việc xây dựng, cải tạo nhà ở tạm có thời hạn trong phần đất đã được cấp giấy chứng nhận sử dụng đất nằm trong hành lang an toàn đường bộ; đồng thời có cơ chế hỗ trợ, đền bù cụ thể đối với phần đất này trong quá trình giải phóng mặt bằng khi đầu tư mở rộng tuyến đường theo quy hoạch.</p>	
5	<p>Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT ngày 15/4/2017 của Bộ GTVT Quy định về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ</p>	<p>- Xem xét, sửa đổi theo hướng giảm thời gian cấp lại Giấy phép lái xe đối với trường hợp Giấy phép lái xe bị mất (hiện nay quy định là sau thời gian 02 tháng kể từ ngày nộp đủ hồ sơ) theo quy định tại khoản 2, khoản 3 Điều 36 (vì hiện tại các sở, ngành liên quan đã thực hiện việc chuyển đổi số nên việc tạm giữ, xử lý Giấy phép lái xe của người bị xử lý vi phạm hành chính đã được cập nhật kịp thời, nhanh chóng trên các phần mềm quản lý).</p> <p>- Sửa đổi quy định việc xây dựng kế hoạch, tiến độ, sổ sách giáo án lên lớp. Do hiện nay thực hiện giám sát thời gian và quãng đường được thực hiện trên thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe (DAT), nên việc ghi chép, theo dõi trên sổ sách, biểu mẫu được quy định tại Thông tư không còn phù hợp.</p>	Bộ GTVT
6	<p>Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 của Bộ GTVT Quy định trách nhiệm của chủ phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện, đảm nhiệm chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa</p>	<p>Quy định việc phân cấp cho địa phương việc tổ chức thi và cấp Giấy chứng chỉ lái đò ngang cho phù hợp với điều kiện hiện nay (điểm a khoản 1 Điều 14)</p>	Bộ GTVT
7	<p>Thông tư số 55/2022/TT-BTC ngày 24/8/2022 của Bộ Tài chính Quy định quản lý, sử dụng và quyết toán kinh phí sự nghiệp từ nguồn ngân sách nhà</p>	<p>Xem xét điều chỉnh tăng giá dịch vụ kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới, thiết bị và xe máy chuyên dùng đang lưu hành để các đơn vị có nguồn thu đảm bảo tái đầu tư cơ sở vật chất, thiết bị dây truyền kiểm định, cũng như chi cho con người.</p>	Bộ Tài chính

	nước thực hiện các chương trình mục tiêu quốc gia giai đoạn 2021-2025		
8	Thông tư số 14/2013/TT-BYT ngày 06/5/2013 của Bộ Y tế Hướng dẫn khám sức khỏe	Sớm có hướng dẫn cụ thể về hiệu lực Giấy khám sức khỏe đối với lái xe kinh doanh vận tải và học viên tham gia học lái xe, đặc biệt là lái xe ô tô hạng C để đảm bảo phù hợp giữa quy định tại điểm a, khoản 3 Điều 8 Thông tư số 14/2013/TT-BYT ngày 06/5/2013 của Bộ Y tế quy định “Giấy khám sức khỏe có giá trị trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày ký kết luận sức khỏe” với quy định tại Phụ lục số 02 ban hành kèm theo Thông tư số 24/2015/TTLT-BYT-BGTVT ngày 21/8/2015 Thông tư liên tịch Bộ Y tế, Bộ GTVT có ghi nội dung: “Giấy khám sức khỏe này có giá trị sử dụng trong vòng 06 tháng kể từ ngày ký kết luận”.	Bộ Y tế
9	Thông tư số 03/2017/TT-BGTVT ngày 20/01/2017 của Bộ GTVT Quy định nội dung, chương trình đào tạo thuyền viên, người lái phương tiện thủy nội địa (sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 06/2020/TT-BGTVT ngày 09/3/2020 của Bộ GTVT)	Xem xét bổ sung chương trình đào tạo cấp giấy chứng nhận khả năng chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn hoặc bồi dưỡng cấp giấy chứng nhận học tập pháp luật về giao thông đường thủy nội địa dành cho người đồng bào dân tộc thiểu số có trình độ học vấn thấp, trong đó chú trọng các kiến thức về đảm bảo an toàn giao thông, giảm tải chương trình và thời gian học cho phù hợp với đối tượng đào tạo.	Bộ GTVT
10	Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT ngày 12/6/2019 của Bộ GTVT Quy định về đăng ký xe máy chuyên dùng	Rà soát sửa đổi, bổ sung quy định liên quan đến việc lưu thông, đăng ký, đăng kiểm các loại xe tự chế, xe máy chuyên dùng theo hướng đơn giản hóa thủ tục hành chính để người dân thực hiện đăng ký xe máy chuyên dùng nông, lâm nghiệp được thuận lợi hơn (<i>đối với Hồ sơ đăng ký xe máy chuyên dùng nông, lâm nghiệp lần đầu không yêu cầu có Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe máy chuyên dùng nhập khẩu</i>).	Bộ GTVT
11	Thông tư số 01/2018/TT-BTC ngày 02/01/2018 của Bộ Tài chính Quy định việc quản lý và sử dụng kinh phí bảo đảm TTATGT (Thông tư số 28/2019/TT-BTC Thông tư sửa đổi, bổ sung một số Điều của Thông tư số 01/2018/TT-BTC ngày 02/01/2018)	Xem xét sửa đổi, bổ sung, ban hành Thông tư mới thay thế theo hướng tăng cường nguồn kinh phí bảo đảm TTATGT và các nguồn vốn khác cho các địa phương, nhất là đối với các tỉnh có nguồn thu ngân sách địa phương chưa đáp ứng được nhu cầu chi	Bộ Tài chính

12	<p>Thông tư số 58/2008/TT-BCA ngày 16/6/2008 của Bộ Công an</p> <p>Quy định về quy trình cấp, thu hồi đăng ký, biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ</p>	<p>Ban hành Thông tư mới quy định về thống kê, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin về tai nạn giao thông đường bộ (Thay thế Thông tư số 58/2008/TT-BCA theo phân công nhiệm vụ tại Nghị quyết số 149/NQ-CP của Chính phủ); đường sắt, đường thủy nội địa;</p>	Bộ Công an
13	<p>Thông tư số 37/2023/TT-BTC ngày 07/6/2023 của Bộ Tài chính</p> <p>quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sát hạch lái xe; lệ phí cấp bằng, chứng chỉ được hoạt động trên các loại phương tiện và lệ phí đăng ký, cấp biển xe máy chuyên dùng</p>	<p>- Rà soát, tháo gỡ khó khăn trong việc đấu thầu hoặc đặt hàng cung cấp dịch vụ cơ sở vật chất phục vụ sát hạch, thời gian thực hiện kéo dài.</p> <p>- Sớm ban hành văn bản hướng dẫn chi tiết Thông tư số 37/2023/TT-BTC ngày 07/6/2023 trong đó quy định cụ thể việc trích lại % (từ phí thu được) để đảm bảo chi cho chi phí thanh toán cung cấp dịch vụ, thuê cơ sở vật chất của trung tâm sát hạch lái xe, nộp ngân sách nhà nước.</p>	Bộ Tài chính
14	<p>Thông tư số 43/2012/TT-BGTVT Ngày 23/10/2012 của Bộ GTVT</p> <p>Quy định các yêu cầu kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với tàu thủy lưu trú du lịch ngủ đêm, nhà hàng nổi, khách sạn nổi</p>	<p>Rà soát lại các quy định về yêu cầu kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với nhà hàng nổi có kết cấu phần chìm dưới nước dạng bè được liên kết bằng các biện pháp thủ công; tạo điều kiện thuận lợi cho các cơ quan chức năng có cơ sở quản lý, đảm bảo an toàn cho người cũng như các thiết bị, phương tiện khi hoạt động trên nhà hàng nổi, nhất là trong các thời điểm xảy ra bão, lũ.</p>	Bộ GTVT
15	<p>Thông tư số 16/2021/TT-BGTVT ngày 12/8/2021 của Bộ GTVT</p> <p>Quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ</p>	<p>Rà soát các vướng mắc quy định về thời hạn đăng kiểm xe ô tô theo đề khắc phục tình trạng người vi phạm trốn tránh, không nộp phạt.</p>	Bộ GTVT
16	<i>Ngoài ra cần phải tiến hành rà soát, sửa đổi, bổ sung một số văn bản và vấn đề có liên quan:</i>		
16.1		<p>Ban hành các văn bản quy phạm pháp luật về hướng dẫn thanh tra, kiểm tra chuyên ngành giao thông vận tải.</p>	Bộ GTVT
16.2		<p>Ban hành quy định về tổ chức và hoạt động của Thanh tra ngành Giao thông vận tải tạo điều kiện cho lực lượng Thanh tra giao thông tổ chức thực hiện thống nhất và đồng bộ trên phạm vi cả nước.</p>	Bộ GTVT
16.3		<p>Ban hành quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô.</p>	Bộ GTVT

16.4		Rà soát, sửa đổi, bổ sung Thông tư 18/2021/TT-BGTVT ngày 14/9/2021 quy định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ đường thủy nội địa.	Bộ GTVT
16.5		Ban hành Thông tư hướng dẫn cụ thể về: cách xác định chi phí thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông; loại, cấp công trình phải thực hiện thẩm tra ATGT; các tiêu chí đánh giá trong quá trình thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông (<i>hiện nay chỉ mang tính chất định tính, thiếu các tiêu chí mang tính chất định lượng, vì vậy quá trình triển khai dễ phát sinh vướng mắc, có nhiều ý kiến khác nhau</i>).	Bộ GTVT
16.6		Sửa đổi, bổ sung quy định về tiêu chuẩn định mức trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho Công an cấp huyện;	Bộ Công an
16.7		Ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quy định việc xử phạt vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ qua hình ảnh về bảo trì, bảo dưỡng, vận hành khai thác hệ thống giám sát, quy định về hệ thống giám sát, chỉ huy điều khiển giao thông phục vụ an ninh trật tự và xử lý vi phạm hành chính	Bộ Công an
16.8		- Ban hành Thông tư quy định, hướng dẫn riêng về Biểu mẫu xử phạt vi phạm hành chính của lực lượng công an theo hướng tích hợp các biên bản trong một hoặc một số biên bản để giảm bớt các thủ tục, khắc phục các hạn chế, bất cập nêu trên, đảm bảo hiệu quả công tác cải cách hành chính trong Ngành công an. - Hướng dẫn cụ thể việc tạm giữ, niêm phong đối với các phương tiện vi phạm thực sự phù hợp với tình hình thực tế hiện nay, vừa đảm bảo niêm phong vừa giữ gìn, bảo quản tốt cho phương tiện của người vi phạm.	Bộ Công an
16.9		Rà soát, sửa đổi, bổ sung Thông tư 248/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí, lệ phí áp dụng tại cảng, bến thủy nội địa	Bộ Tài chính
16.10		Ban hành quy định về cơ cấu, tổ chức, biên chế hoạt động của các Trạm KTTTXLĐ để có cơ sở kiện toàn tổ chức, bộ máy, xây dựng Đề án vị trí việc làm của Trạm KTTTXLĐ.	Bộ GTVT phối hợp với Bộ Nội vụ
16.11		Ban hành Thông tư về công tác xét nghiệm ma túy đối với người bị TNGT.	Bộ Y tế
IV	QUYẾT ĐỊNH		

1	<p>Quyết định số 22/2017/QĐ-TTg ngày 22/6/2017 của Thủ tướng Chính phủ Về tổ chức và hoạt động của Ủy ban ATGT Quốc gia và Ban ATGT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương</p>	<p>Xem xét sửa đổi, bổ sung quy định về tổ chức và hoạt động của Ban ATGT các cấp, trong đó quy định cụ thể số lượng biên chế, các chế độ chính sách để các địa phương thống nhất thực hiện</p>	<p>Thủ tướng Chính phủ</p>
2	<p>Quyết định số 1639/QĐ-TTg ngày 28/12/2022 của Thủ tướng Chính phủ Ban hành Danh mục sự nghiệp công cơ bản, thiết yếu ngành giao thông vận tải</p>	<p>Rà soát bổ sung căn cứ pháp lý về tổ chức, vận hành Trạm kiểm tra xe lưu động; bổ sung dịch vụ công thiết yếu ngành giao thông vận tải: “Quản lý, vận hành hệ thống kiểm tra tải trọng xe” trong Danh mục sự nghiệp công cơ bản, thiết yếu ngành giao thông vận tải.</p>	<p>Thủ tướng Chính phủ</p>
3	<p>Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ Về việc phê duyệt kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt giai đoạn 2014 - 2020</p>	<p>Quyết định đã hết thời gian thực hiện. Đề nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét ban hành quyết định mới cho giai đoạn tiếp theo để các địa phương có cơ sở triển khai thực hiện.</p>	<p>Thủ tướng Chính phủ</p>