|  |  |
| --- | --- |
| ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI **ĐOÀN GIÁM SÁT** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |

**BÁO CÁO TÓM TẮT**

**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”**

Thực hiện Nghị quyết của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội (UBTVQH) và Kế hoạch 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”* (gọi tắt là việc thực hiện chính sách, pháp luật về bảo đảm TTATGT), Đoàn giám sát đã tổ chức các hoạt động giám sát và xây dựng dự thảo Báo cáo kết quả giám sát, xin trân trọng báo cáo tóm tắt như sau:

**I. KẾT QUẢ THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT VỀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG**

Đoàn giám sát thấy rằng, công tác bảo đảm TTATGT theo quy định của pháp luật trên các lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng không dân dụng và hàng hải đã được triển khai tích cực, đồng bộ và đạt được một số kết quả nổi bật:

**1. 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 xây dựng, ban hành các văn bản quy phạm pháp luật (QPPL) cơ bản đầy đủ, kịp thời.

Công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật an toàn giao thông 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 hội.

Mạng lưới giao thông đường bộ trên phạm vi cả nước ngày càng 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”*, quá tải trọng, xe *“cơi nới”* thành thùng, nhất là vi phạm xe quá khổ, quá tải lưu thông trên các tuyến đường.

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 tai nạn giao thông tiếp tục giảm, nhất là số vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng liên quan đến xe khách, xe tải được kiềm chế.

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.

**2. Kết quả bảo đảm TTATGT đường sắt**

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); rà soát, thống kê, phân loại lối đi tự mở và quyết liệt thực hiện nhiều giải pháp nhằm bảo đảm TTATGT đường sắt; qua đó, số vụ tai nạn giao thông đường sắt (TNGTĐS) đã giảm rõ rệt, năm sau thấp hơn năm trước trên cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết, số người bị thương.

Các văn bản QPPL về đường sắt bước đầu phát huy hiệu quả trong việc điều chỉnh các hoạt động đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp; hoàn thiện khung pháp lý phục vụ công tác quản lý nhà nước; trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt (HLATGTĐS) trong 05 năm qua tiếp tục được duy trì và cải thiện; công tác giảm, thu hẹp, xóa bỏ lối đi tự mở trên các tuyến đường sắt đã được quan tâm; công tác đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt được thực hiện đúng quy định pháp luật, thuận lợi, đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp, góp phần đảm bảo ATGTĐS.

Công tác thanh tra, kiểm tra ATGTĐS 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 sắt. 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 luật. Từ năm 2019 đến năm 2023 đã thực hiện xóa bỏ 924/4.100 lối đi tự mở 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 TNGTĐS; không để phát sinh lối đi tự mở trên các tuyến đường sắt...

**3. Kết quả bảo đảm TTATGT đường thủy nội địa**

Công tác đảm bảo TTATGT đường thủy nội địa (ĐTNĐ) đã được Bộ GTVT và các ngành, các địa phương trong cả nước chú trọng, triển khai thực hiện nhiều giải pháp để kiềm chế tai nạn giao thông đường thủy nội địa. Hệ thống văn bản QPPL, 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 trật tự ATGT 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 ATGT đường thủy nội địa được tổ chức triển khai thực hiện thường xuyên hàng năm.

Công tác quản lý bảo trì trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia được thực hiện với 6.969,5 km, tổng số phao tiêu báo hiệu được lắp đặt là 26.419, đèn báo hiệu là 11.803... Các tuyến đường thủy nội địa 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, xử lý điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông 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 trình.

Tình hình tai nạn giao thông đường thủy nội địa đã được kiềm chế cả 3 tiêu chí, 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 tai nạn giao thông đường thủy nội địa, làm chết 418 người, bị thương 78 người; vẫn xảy ra những vụ tai nạn giao thông ĐTNĐ đặc biệt nghiêm trọng.

**4. Kết quả bảo đảm an toàn hàng không dân dụng**

Hiện nay, nước ta có 10 cảng hàng không quốc tế trong đó có 05 cảng hàng không trọng điểm; 12 cảng hàng không 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, cơ quan quản lý nhà nước về hàng không dân dụng (HKDD) và các Cảng hàng không 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 hoàn thiện hệ thống văn bản QPPL, 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; 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, 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 nhận.

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.

Giai đoạn 2016-2023, ngành hàng không Việt Nam ghi nhận 02 tai nạn (trong hoạt động hàng không chung, 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. 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 không.

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 *(Hai mươi tám tỷ, bảy trăm linh một triệu, không trăm bảy mươi lăm nghìn đồng)*.

**5. Kết quả bảo đảm an toàn hàng hải**

Hệ thống văn bản QPPL về hàng hải về cơ bản đầy đủ và phù hợp với thực tiễn đời sống kinh tế, xã hội; chất lượng các văn bản QPPL được nâng cao, điều chỉnh những nội dung quan trọng, đảm bảo cơ sở pháp lý cho hoạt động hàng hải, đồng thời, tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, tạo điều kiện tốt nhất cho người dân, doanh nghiệp. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện Bộ luật Hàng hải và các văn bản hướng dẫn thi hành đã xuất hiện một số vướng mắc cần phải được đánh giá, tổng kết để đề xuất sửa đổi, bổ sung Bộ luật Hàng hải.

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

Hàng năm, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo xây dựng, triển khai Kế hoạch hành động *“Năm An toàn giao thông”* trong lĩnh vực hàng hải, ban hành các văn bản chỉ đạo điều hành bám sát chỉ đạo của cấp trên cũng như kịp thời xử lý các vụ việc phát sinh.

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 hàng hải. 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, góp phần không nhỏ trong việc bảo đảm TTATGT hàng hải.

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

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, 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.

Hiện nay có khoảng hơn 60 nghìn thuyền viên được cấp Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn. Hằng năm, Cục Hàng hải Việt Nam 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.

Công tác kiểm tra tàu biển và phương tiện thuỷ nội địa mang cấp VR-SB của Việt Nam và kiểm tra tàu biển nước ngoài đã được tiến hành thường xuyên, liên tục. Ngoài ra, Cục Hàng hải Việt Nam cũng đã tiến hành tuần tra, kiểm 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; theo dõi, đôn đốc các Cảng vụ hàng hải thực hiện thanh tra, kiểm tra; thông qua đó đã phát hiện, xử lý nhiều vụ việc vi phạm.

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. 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.

**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 nhất là lĩnh vực giao thông đường bộ. Chính phủ, các bộ, ngành, địa phương đã chủ động, tích cực tham mưu xây dựng, ban hành các văn bản hướng dẫn thực hiệncơ 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 TTAGTT được triển khai thực hiện nghiêm túc, có hiệu quả.

Công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật an toàn giao thông 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 an toàn giao thông 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 kiềm 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.

Đặc biệt là công tác giám sát của UBTVQH đã phục vụ có hiệu quả cho việc hoàn chỉnh các chính sách về đường bộ, về TTATGT đường bộ; báo cáo Quốc hội thông qua Luật Đường bộ và Luật TTATGT Đường bộ với tỷ lệ rất cao.

**2. Hạn chế, bất cập chủ yếu**

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 kiềm chế và làm giảm tai nạn giao thông chưa vững chắc, số người chết và bị thương do tai nạn giao thông đường bộ 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 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 an toàn giao thông 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 sử dụng sai công năng quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch xây dựng ảnh hưởng đến công năng của quy hoạch giao thông gây ùn tắc, quá tải.

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 cập**

***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 phận người dân, người tham gia giao thông còn hạn chế *(vừa qua Quốc hội đã ban hành Luật Trật tự, ATGT đường bộ đã góp phần khắc phục những hạn chế, bất cập này)*.

- 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 giao thông đường bộ với đường sắt, đường thuỷ 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.

- 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 tai nạn giao thông.

- 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 An toàn giao thông các cấp chưa thực sự phát huy hiệu quả chức năng, nhiệm vụ.

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

- 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 chủ trì, tham mưu 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, phố 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**

Đoàn giám sát xin rút ra 5 bài học kinh nghiệm, cụ thể xem trong báo cáo đầy đủ.

**III. GIẢI PHÁP, KIẾN NGHỊ**

**1. 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. 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; 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; quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân vào lĩnh vực bảo đảm TTATGT.

(3) Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT phải được thực hiện thường xuyên, rộng rãi. 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.

(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 tai nạn giao thông; 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 an toàn giao thông gắn với bảo đảm quyền và lợi ích của người dân có liên quan.

(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.

(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.

(8) Xây dựng đội ngũ cán bộ, công chức thực thi nhiệm vụ đủ năng lực, trình độ, đáp ứng được các yêu cầu nhiệm vụ được giao; 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 công tác; 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.

**2. Kiến nghị**

***2.1. 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.

- 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 Giao thông vận tải và các tổ chức đảng thực hiện nghiêm túc, hiệu quả Chỉ thị số 23-CT/TW; xác định bảo đảm TTATGT là một trong những động lực quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

***2.2. 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, hàng không dân dụng và hàng hải; 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.

***2.3. 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 TTATGT đường bộ, Luật Đường sắt, Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật Hàng không dân dụng và Bộ luật Hàng hải; kịp thời sửa đổi, bổ sung, xây dựng, ban hành hoặc chỉ đạo ban hành đầy đủ các văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành pháp luật về bảo đảm TTATGT, nhất là pháp luật về Đường bộ và Trật tự, an toàn giao thông đường bộ vừa được Quốc hội thông qua 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.

- 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 TTATGT; chỉ đạo nghiên cứu hoàn thiện mô hình, chức năng, nhiệm vụ và nâng cao năng lực của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, Ban An toàn giao thông các cấp cho phù hợp với tình hình mới.

- Chỉ đạo các bộ chức năng, các địa phương rà soát, nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung các các quy định có liên quan đến công tác bảo đảm TTATGT bảo đảm phù hợp với thực tiễn và tạo thuận lợi cho các lực lượng chức năng trong thực hiện nhiệm vụ. Tập trung chỉ đạo rà soát các cơ chế, chính sách có liên quan theo đề xuất, kiến nghị của các địa phương.

- Chỉ đạo Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, Bộ Giao thông vận tải, 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 truyên 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 trao đổi, cung cấp thông tin giữa Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ GTVT để phòng, chống âm mưu can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng và hệ thống thông tin chuyên ngành hàng không.

- Bố trí nguồn lực đầu tư xây dựng, nâng cấp hạ tầng giao thông, nhất là hạ tầng giao thông đường bộ theo quy hoạch, hệ thống hạ tầng giao thông vận tải hành khách công cộng; nghiên cứu, đề xuất phương án đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, xây dựng cơ chế thu hút nguồn lực đầu tư xây dựng đường sắt đô thị; tập trung nguồn lực khắc phục đường ngang, lối đi tự mở qua đường sắt không đúng quy định, không bảo đảm an toàn giao thông, bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt. Xem xét 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 tai nạn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa...

- 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; xây dựng và hoàn thiện tiêu chí xác định số vụ tai nạn giao thông, số người chết, người bị thương do tai nạn giao thông để từ đó đánh giá đúng thực trạng công tác bảo đảm TTATGT; 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.

- Đối với những kiến nghị cụ thể qua hoạt động giám sát, đề nghị Chính phủ chỉ đạo các bộ, ngành tổng hợp, xây dựng kế hoạch và giải pháp đồng bộ để giải quyết kiến nghị của các địa phương, đơn vị, báo cáo kết quả với Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

**3. Đối với các bộ, ngành, địa phương**

(Dự thảo Báo cáo đã chỉ ra một số kiến nghị cụ thể đối với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, các bộ, ngành hữu quan và chính quyền địa phương - do điều kiện thời gian có hạn xin không trình bày tại Phiên họp - cụ thể đề nghị xem trong báo cáo đầy đủ).

**ĐOÀN GIÁM SÁT**