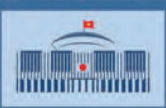




VĂN PHÒNG QUỐC HỘI  
THƯ VIỆN QUỐC HỘI

# THÔNG TIN THAM KHẢO VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

MƯỢN TRẢ TÀI LIỆU SỐ



THƯ VIỆN QUỐC HỘI

Số 03  
9/2020

# THÔNG TIN THAM KHẢO

## THƯ VIỆN QUỐC HỘI

### Chỉ đạo biên soạn:

Phạm Đình Toàn, Phó Chủ nhiệm Văn phòng Quốc hội

### Chịu trách nhiệm nội dung:

Lê Hoàng Anh, Giám đốc Thư viện Quốc hội

### Chịu trách nhiệm xuất bản:

Văn phòng Quốc hội

### Phát hành:

Vụ Hành chính  
In 1000 cuốn, khổ 21cmx29cm

### Biên tập và sửa bản in:

Lê Hoàng Anh, Trịnh Ngọc Cường  
Đinh Thị Hạnh Mai, Lê Hà Vũ  
Trần Thị Thu Trang

### Thiết kế bìa:

Nguyễn Vĩnh

### Ảnh bìa:

Nguồn: Vnexpress

### Liên hệ và góp ý xin gửi về:

Thư viện Quốc hội, Văn phòng Quốc hội

Địa chỉ: Nhà Quốc hội, Đường Độc lập,  
Ba Đình, Hà Nội  
Điện thoại: 84. 080.41451;  
Email: thuvienquochoi@quochoi.vn

### MỤC LỤC Số 03/2020

#### Vấn đề và chính sách

4. Một số vấn đề cần quan tâm khi hoàn thiện các quy định pháp luật về giao thông đường bộ
9. Thúc đẩy bình đẳng giới trong giao thông vận tải đường bộ vì mục tiêu tăng trưởng kinh tế chung và bền vững ở Việt Nam
13. Đảm bảo kết nối, liên ngành, liên vùng trong quy hoạch giao thông đường bộ
17. Bàn về ứng dụng công nghệ trong lĩnh vực đường bộ ở Việt Nam

25. Một số biện pháp giảm thiểu ô nhiễm không khí do hoạt động của các phương tiện vận tải và ví dụ từ thực tiễn ở Hà Nội

30. Một số vấn đề pháp lý đặt ra đối với hoạt động dịch vụ vận tải hành khách trong xu hướng “kinh tế chia sẻ”

35. Nâng cao hiệu quả ứng dụng công nghệ trong xử lý vi phạm giao thông đường bộ ở nước ta

39. Một số vấn đề về hệ thống báo hiệu đường bộ và an toàn giao thông trong dự thảo Luật Giao thông đường bộ sửa đổi và Luật bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

47. Một số giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ

51. Dữ liệu báo cáo và đánh giá trực quan tai nạn đường bộ và một số khuyến nghị chính sách

54. Tốc độ xuống cấp của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam: những vấn đề đặt ra và gợi mở giải pháp chính sách

#### Lập pháp nước ngoài

60. Hạn chế phương tiện giao thông cá nhân: tầm nhìn và chính sách cụ thể ở một số nước

66. Kinh nghiệm của một số nước về sử dụng chất thải rắn xây dựng trong thi công đường giao thông

70. Kinh nghiệm quốc tế về áp dụng thuế/phí giao thông đường bộ

76. Một số vấn đề về phát hiện, xử phạt hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ từ kinh nghiệm các nước

#### Thông tin định lượng

79. Thông tin, số liệu về giao thông của Việt Nam và một số nước trên thế giới

#### Giới thiệu sách

88. Giải quyết vấn đề biến đổi khí hậu trong ngành giao thông vận tải

#### Tài liệu số

91. Một số nội dung về giao thông đường bộ trong bộ sưu tập số về giao thông, vận tải của Thư viện Quốc hội

# THÔNG TIN THAM KHẢO



## LỜI GIỚI THIỆU

Kính thưa Quý đại biểu và bạn đọc!

Theo dự kiến Chương trình Kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XIV, Quốc hội sẽ thảo luận, cho ý kiến về dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) và dự án Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Với việc thảo luận, xem xét hai dự án luật trên, Quốc hội cũng như cử tri cả nước mong muốn khuôn khổ pháp luật về giao thông đường bộ được hoàn thiện hơn nhằm góp phần thúc đẩy kinh tế - xã hội phát triển và tăng cường đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Để cung cấp thêm thông tin tham khảo chuyên sâu định kỳ phục vụ Quốc hội, tiếp thu những góp ý của bạn đọc về ấn phẩm Thông tin tham khảo số 1 & 2, Thư viện Quốc hội tiếp tục tổ chức biên soạn và phát hành *Thông tin tham khảo số 03/2020* về giao thông đường bộ. Ấn phẩm số 3 bao gồm 18 bài nghiên cứu, bài giới thiệu được sắp xếp theo 05 chuyên mục: Vấn đề và chính sách, Lập pháp nước ngoài, Thông tin định lượng, Giới thiệu sách, Tài liệu số, với sự tham gia của các chuyên gia và đội ngũ nghiên cứu của Thư viện Quốc hội. Các bài viết trong ấn phẩm này được lựa chọn, xem xét cẩn trọng, cố gắng biên tập ngắn gọn, vừa tôn trọng ý kiến của tác giả, vừa bảo đảm tính khách quan.

Thư viện Quốc hội xin trân trọng gửi đến các vị đại biểu Quốc hội và quý bạn đọc để nghiên cứu, tham khảo. Chúng tôi rất mong nhận được phản hồi từ quý vị, đó có thể là cảm nhận hoặc lời góp ý. Chúng tôi sẽ cố gắng hồi đáp mọi ý kiến gửi về và luôn luôn sẵn sàng lắng nghe, học hỏi để ngày càng hoàn thiện và nâng cao chất lượng *Thông tin tham khảo* trong các số tiếp theo.

**THƯ VIỆN QUỐC HỘI**



# MỘT SỐ VẤN ĐỀ CẦN QUAN TÂM KHI HOÀN THIỆN CÁC QUY ĐỊNH PHÁP LUẬT VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

TS. Nguyễn Đình Thọ<sup>1</sup>

Để phục vụ các đại biểu Quốc hội trong việc thảo luận, cho ý kiến về Dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi) tại Kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XIV, bài viết này xin cung cấp tới các đại biểu Quốc hội thông tin về một số vấn đề cần quan tâm khi hoàn thiện các quy định pháp luật về giao thông đường bộ.

## 1. Về cấu trúc khung pháp luật lĩnh vực đường bộ

Để xác định được khung pháp luật đối với lĩnh vực đường bộ cần làm rõ các hợp phần thiết yếu của giao thông đường bộ. Giao thông đường bộ gồm có đường giao thông (còn gọi là con đường hoặc đường bộ), người tham gia giao thông và phương tiện giao thông đường bộ cùng tương tác với nhau và với môi trường bên ngoài. Trong đó, đường bộ bao gồm kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (KCHTGTĐB) và hành lang an toàn đường bộ (HLATĐB). KCHTGTĐB bao gồm công trình đường bộ và hệ thống giao thông tĩnh (bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ,...) cùng các công trình phụ trợ khác.

Môi trường bên ngoài, thường được hiểu là môi trường vật lý xung quanh đường như: địa hình, địa vật, địa mạo, các công trình kiến trúc, khu dân cư, điều kiện khí tượng, thời tiết, chế độ thủy nhiệt... Đây là các yếu tố có tác động đến con đường, phương tiện, người tham gia giao thông và các hoạt động giao thông đường bộ. Đồng thời, môi trường bên ngoài cũng trực tiếp chịu và tiếp nhận tác động từ các hoạt động giao thông đường bộ. Tuy nhiên, trong bối cảnh hiện tại, khi các hoạt động đường bộ đều có tích hợp, tương tác trực tiếp với các lĩnh vực kinh tế - xã hội khác trong chuỗi cung ứng tổng thể, khái niệm môi trường bên ngoài cần được mở rộng không chỉ giới hạn ở môi trường vật lý xung quanh con đường mà bao gồm cả các lĩnh vực kinh tế - xã hội có tương tác.

Như vậy về cơ bản, khung pháp luật lĩnh vực đường bộ cần là thể thống nhất, bao hàm các nội dung chính sau: (1) KCHTGTĐB; (2) HLATĐB; (3) Phương tiện giao thông đường bộ; (4) Người tham gia giao thông; (5) Báo hiệu đường bộ, quy tắc giao thông đường bộ; (6) Tổ chức giao thông và đảm bảo trật

1. Trường Đại học Giao thông Vận tải Hà Nội.

tự an toàn giao thông đường bộ; (7) Vận tải đường bộ và các hoạt động trên đường bộ; (8) Bảo vệ môi trường trong hoạt động giao thông đường bộ; (9) Các yếu tố về môi trường bên ngoài sẽ được lồng ghép phù hợp vào các nội dung nêu trên trong khung pháp luật giao thông đường bộ.

## 2. Về kinh tế tuần hoàn trong lĩnh vực đường bộ

Ngày nay, kinh tế tuần hoàn được xem là một xu hướng tất yếu trong các nền kinh tế, đã được triển khai thành công ở nhiều quốc gia và đã được đề cập nhiều ở nước ta trong thời gian gần đây. Mô hình này là một đảm bảo quan trọng cho mục tiêu phát triển bền vững do giúp đạt được mục tiêu kép: (i) ứng phó với tình trạng bị cạn kiệt và bào mòn tài nguyên do các nhu cầu đầu vào, và (ii) giải quyết được tình trạng ô nhiễm môi trường trong phát triển ở đầu ra là các chất thải, phế thải, phụ phẩm.

Trong nền kinh tế, lĩnh vực đường bộ được đánh giá là một lĩnh vực có các tác động trực tiếp đến tài nguyên, môi trường ở quy mô lớn và lâu dài do nhu cầu sử dụng lượng rất lớn các nguồn vật liệu, vật tư để xây dựng và bảo trì KCHTGTĐB cũng như các hoạt động gây tác động đến môi trường như phát các chất thải, khí thải, mất cân bằng tự nhiên, tiêu hao năng lượng lớn...

Đầu vào trực tiếp cho xây dựng KCHTGTĐB cũng như các hạng mục công trình đường bộ gồm vật liệu, vật tư, nhân công và máy móc thiết bị (gọi tắt là Nhân + Vật + Lực\_NVL); trong đó lượng lớn là nhu cầu vật liệu, vật tư. Để có được mạng lưới đường bộ như hiện nay với hàng tỷ m<sup>2</sup> mặt đường, ước tính đã phải khai thác hàng chục tỷ m<sup>3</sup> đất đắp, hàng trăm tỷ m<sup>3</sup> đất đá phải đào phá cũng như hàng tỷ m<sup>3</sup> vật liệu tốt để làm mặt đường. Để đáp ứng nhu cầu phát triển và bảo

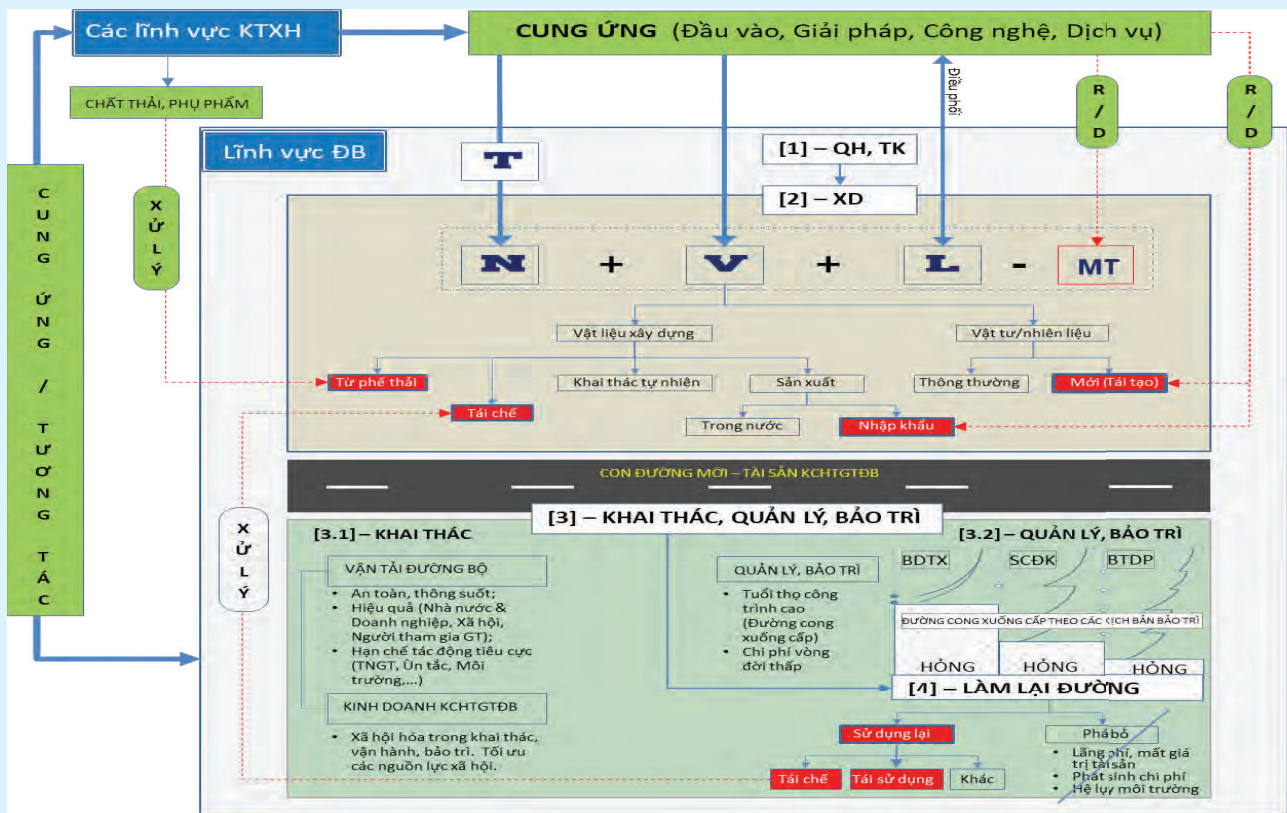
trì mạng lưới đường bộ, trong đó có việc tập trung phát triển hệ thống đường cao tốc (hiện mới hoàn thành đưa vào khai thác khoảng 15% tổng chiều dài theo quy hoạch), nhu cầu về tài nguyên sẽ tiếp tục gia tăng nếu không sớm có giải pháp phù hợp.

Về lĩnh vực sản xuất công nghiệp ở nước ta, bên cạnh sản xuất ra các sản phẩm chính phục vụ xã hội như than, điện, thép... luôn kèm theo lượng lớn các chất thải và phụ phẩm đang đặt ra áp lực lớn đối với việc xử lý các tác động đến môi trường. Trong thực tế, ngoài trừ các chất thải nguy hại, về cơ bản các chất thải rắn, phụ phẩm của sản xuất công nghiệp, các hoạt động xây dựng và chất thải rắn từ bảo trì, sửa chữa đường bộ đều có thể xử lý (thu gom, phân loại, nghiền sàng, phối trộn,...) để tạo thành các vật liệu làm đường phù hợp theo phương pháp thông thường hay gia cố với các chất liên kết, các phụ gia phù hợp để làm nền đường, móng hoặc mặt đường với chất lượng tương đương hoặc thậm chí tốt hơn so với sử dụng vật liệu khai thác tự nhiên như cát, đá, sỏi... truyền thống. Các chất thải này có thể được sử dụng cho nhiều lĩnh vực khác nhau nhưng xét về khía cạnh năng lực tiếp nhận thì có lẽ không lĩnh vực nào có thể tiếp nhận nhiều hơn và hiệu quả hơn so với lĩnh vực đường bộ.

Với thực trạng như hiện nay, kinh tế tuần hoàn không chỉ mang lại lợi ích, đảm bảo cho phát triển bền vững mà được xem là một trong những động lực cho thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, tạo ra nhiều cơ hội việc làm mới cho xã hội cũng như xuất khẩu những công nghệ mang thương hiệu Việt Nam.

## 3. Về cải thiện chuỗi cung ứng cho lĩnh vực đường bộ

Liên quan đến mô hình kinh tế tuần hoàn, chuỗi cung ứng cho lĩnh vực đường bộ cũng cần được khai thông và đổi mới toàn diện trên



Ghi chú: QH-Quy hoạch; TK\_Thiết kế; XD\_Xây dựng; R/D\_Nghiên cứu/Phát triển  
BDTX\_Bảo dưỡng thường xuyên; SCDK\_Sửa chữa định kỳ; BTDP\_Bảo trì dự phòng

### Sơ đồ: Tương tác giữa lĩnh vực đường bộ với các lĩnh vực kinh tế xã hội

ơ sở tối ưu hóa được các nguồn lực quốc gia vì thực chất vẫn còn nhiều dư địa.

Như sơ đồ minh họa, có sự tương tác chặt chẽ giữa lĩnh vực đường bộ với các lĩnh vực kinh tế - xã hội khác. Trong đó, để tạo ra con đường, các công trình và hạng mục công trình trên đường bộ, cần đầu vào trực tiếp được cung ứng từ các lĩnh vực khác liên quan, đó là các nguồn NVL tương ứng cũng như các nguồn lực khác trong đó có năng lực của đội ngũ cán bộ, quản lý, tư vấn,... có thể gọi chung là Trí lực (T). Ngoài ra, với mỗi hoạt động xây dựng, về cơ bản đều có những tác động tiêu cực nhất định đến môi trường như khói, bụi, nhiệt, khí nhà kính, phát thải, tiếng ồn, chấn

động, gia tăng mức độ cạn kiệt và bào mòn tài nguyên... cũng cần được xem xét đầy đủ (ký hiệu MT trong sơ đồ minh họa).

Như vậy, chính nhu cầu từ bản thân lĩnh vực đường bộ sẽ tạo ra những thay đổi, cải tiến, cơ hội tạo tăng trưởng mới, nâng cao năng lực cạnh tranh cho các lĩnh vực kinh tế - xã hội khác. Vấn đề là cần làm rõ, cụ thể hóa thực trạng cấu trúc chuỗi cung ứng trong lĩnh vực đường bộ; từ đó chiếu theo bối cảnh mới và các yêu cầu mới, xác định các dự địa và lĩnh vực, nội dung cụ thể cũng như lộ trình cho việc cải thiện cung ứng. Việc cải thiện cung ứng không chỉ về tính sẵn sàng, về lượng, về logistic mà đặc biệt về chất nhờ tích hợp các

giải pháp có hàm lượng khoa học, công nghệ tiên tiến, quản trị được rủi ro.

Khi mạng lưới đường bộ có chất lượng tốt, được đầu tư và quản lý, bảo trì hiệu quả, chuỗi cung ứng cho các lĩnh vực kinh tế-xã hội khác cũng sẽ được cải thiện nhờ các hoạt động, dịch vụ vận tải đường bộ hiệu quả hơn, chi phí logistic cạnh tranh hơn.

#### 4. Về thay đổi tư duy quản lý và quản trị

Quản lý, quản trị của các cơ quan quản lý nhà nước trong các lĩnh vực đầu tư công nói chung và lĩnh vực đường bộ nói riêng vẫn theo kiểu tiền kiểm. Trong suốt quá trình hình thành sản phẩm, cơ quan quản lý nhà nước thực hiện vai trò quy định trình tự thực hiện, giám sát thực hiện ở các khâu đầu vào như: ban hành tiêu chuẩn bắt buộc phải tuân thủ, quy định chi tiết về vật liệu (từ nguồn gốc hình thành đến gia công, chế tạo,...), các bước công nghệ thực hiện phải tuân thủ và được giám sát chặt chẽ... Không thể phủ nhận những ưu điểm của cách quản lý, quản trị kiểu tiền kiểm trên nhưng rõ ràng trong bối cảnh mà các yêu cầu cao về “Nhanh - Tốt - Rẻ”, đổi mới sáng tạo, nâng cao năng lực cạnh tranh, năng lực thích ứng, sự minh mạch về trách nhiệm cũng như tính hiệu quả của nền hành chính công đang được đặt ra như là tiếp cận để tránh kẹt trong bẫy thu nhập trung bình, tránh bị cản trở phát triển thì việc thay đổi cách quản lý, quản trị hiện nay là điều đáng bàn.

Thay đổi cách quản lý, quản trị từ tiền kiểm sang hậu kiểm, tạo cơ chế để doanh nghiệp tự chịu trách nhiệm đến cùng và được chịu trách nhiệm hoàn toàn về sản phẩm, dịch vụ mà mình cung cấp thực sự sẽ tạo ra nhiều dư địa mới cho các doanh nghiệp phát triển và kéo theo sự phát triển chung của toàn xã hội. Vai trò quản lý nhà nước sẽ tập trung vào

việc thiết lập các định chế phù hợp; đánh giá, nghiệm thu sản phẩm đầu ra thay vì giám sát, kiểm tra chi tiết mọi quá trình đầu vào; đưa ra hướng dẫn kỹ thuật thực hiện thay vì các quy định kỹ thuật cứng nhắc, rập khuôn. Như vậy, sẽ tạo động lực thực tế nhất cho nghiên cứu/phát triển, cho đổi mới, sáng tạo, giúp khai phóng năng lượng và nguồn lực, tạo ra bí quyết công nghệ của doanh nghiệp, tích hợp được các mô-đun mạnh trong chuỗi cung ứng.

#### 5. Một số điểm cần cân nhắc trong hoàn thiện quy định pháp luật về giao thông đường bộ

Từ những phân tích trên cũng như thực tiễn lĩnh vực giao thông đường bộ ở nước ta, cần xem xét một số điểm sau để cụ thể hóa thành các quy định phù hợp trong luật:

##### a. Về KCHTGTĐB và HLATĐB:

- Xem xét đầy đủ vòng đời các công trình đường bộ gồm từ quy hoạch, thiết kế, xây dựng đến khai thác, quản lý, bảo trì, dỡ bỏ, làm lại và cơ chế phản hồi, từ quá trình sau đến quá trình trước nhằm cải tiến liên tục và thích ứng với các bối cảnh mới theo chu trình PDCA (Plan\_Lập kế hoạch - Do\_Thực hiện - Check\_Kiểm tra - Act\_Hành động).

- Xem xét đưa ra các chính sách về đảm bảo nguồn kinh phí ổn định cho bảo trì và phát triển KCHTGTĐB trong đó có xã hội hóa trong đầu tư, khai thác, vận hành, bảo trì KCHTGTĐB.

- Có chính sách giải quyết triệt để và hiệu quả trong đảm bảo HLATĐB; khai thác hiệu quả quỹ đất phát triển dọc theo công trình đường bộ đảm bảo hài hòa giữa nhu cầu phát triển kinh tế-xã hội với đảm bảo trật tự, ATGT đường bộ và gia tăng ngân sách, cải thiện mức đầu tư lại cho lĩnh vực đường bộ.

**b. Về người tham gia giao thông, người điều khiển phương tiện:**

Công tác đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe không chỉ dừng ở mức độ hiểu về các quy tắc giao thông đường bộ và vận dụng đúng trong thực tế mà phải làm cho người được cấp giấy phép lái xe hiểu cả về bản chất các quy định này (cơ bản xuất phát từ các lý thuyết phân tích về chuyển động của xe trên đường) nhằm nâng cao nhận thức, tự thức của người điều khiển phương tiện, người tham gia giao thông chứ không chỉ thuần túy là tuân thủ quy định một cách cứng nhắc, không hiểu bản chất. Ví dụ, học viên lái xe cần được giảng về quá trình hãm phanh và cự ly hãm phanh để hiểu được bản chất của việc quy định giữ khoảng cách an toàn giữa các xe.

Cần xem giáo dục cho người tham gia giao thông không chỉ dừng ở giai đoạn đào tạo, sát hạch mà cần thường xuyên, liên tục và linh hoạt. Bên cạnh việc xử phạt các hành vi vi phạm luật, cần tăng cường chỉ dẫn, hướng dẫn nhằm ngăn ngừa vi phạm. Sự phổ biến của hệ thống quản lý, giám sát giao thông (camera giám sát, cảm biến, thiết bị thu nhận dữ liệu, trao đổi thông tin,...) giúp thu thập được nguồn dữ liệu lớn, phân tích, xác định không chỉ các hành vi vi phạm mà cả các hành vi có nguy cơ nguy hiểm hoặc nguy cơ vi phạm để thông báo cho người lái xe, chủ phương tiện cũng như các giải pháp hiệu quả nhằm tăng cường ý thức chấp hành luật giao thông.

Đổi mới cách tiếp cận trong giáo dục pháp luật về đảm bảo ATGT đường bộ và bảo vệ tài sản KCHTGTĐB theo hướng khơi gợi được sự tự thức, ý thức, trách nhiệm công dân của mỗi người; phù hợp với từng nhóm đối tượng; kết hợp hiệu quả với các công cụ công nghệ thông tin.

**c. Về vận tải đường bộ:**

Bổ sung quy định riêng đối với hoạt động vận tải đưa đón học sinh và các nhóm hành khách đặc biệt (người già yếu, người khuyết tật, người cách ly y tế,...).

Ngoài kỹ năng, bổ sung các yêu cầu quy định về thái độ, đạo đức, ứng xử đối với lái xe, phụ xe.

**d. Về chính sách:**

Đề cập, bổ sung, làm rõ các chính sách trong lĩnh vực đường bộ cho phù hợp tình hình mới: (1) Đảm bảo, quản lý và sử dụng HLATĐB; (2) Bảo trì, giữ gìn, bảo vệ tài sản KCHTGTĐB, tái sử dụng tài sản KCHTGTĐB khi không còn khai thác; (3) Mô hình kinh tế tuần hoàn và phát triển xanh; (4) Phát triển, sử dụng công nghệ mới trong xây dựng và bảo trì, khai thác đường bộ; (5) Phát triển phương tiện giao thông đường bộ trong đó có phương tiện mới trong tương lai và hạ tầng tương ứng như xe điện; (6) Tiếp cận cho người khuyết tật, bảo vệ người đi bộ và giao thông phi cơ giới làm cơ sở bố trí đầy đủ không gian, đường và các trang thiết bị (làn dành riêng cho xe đạp, người đi bộ, rào chắn,...); (7) Giao thông đô thị và quy hoạch, quản lý tích hợp, đa ngành với các lĩnh vực khác như: sử dụng đất, lao động việc làm, phân bố dân cư,...(8) Phát triển xây dựng dọc theo đường bộ; (9) Hợp tác quốc tế về đường bộ; (10) Truyền thông về lĩnh vực đường bộ.





# THÚC ĐẨY BÌNH ĐẲNG GIỚI TRONG GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ VÌ MỤC TIÊU TĂNG TRƯỞNG KINH TẾ CHUNG VÀ BỀN VỮNG Ở VIỆT NAM

Ban Giao thông, Ngân hàng Thế giới

## 1. Tầm quan trọng của bình đẳng giới đối với vận tải đường bộ

Mục tiêu phát triển xã hội của Liên hợp quốc (SDG) về giao thông (mục tiêu 11.2) nêu rõ “Đến năm 2030, cung cấp khả năng tiếp cận các hệ thống giao thông an toàn, giá cả phải chăng, dễ tiếp cận và bền vững cho tất cả mọi người bằng cách nâng cao an toàn đường bộ, đặc biệt là bằng cách mở rộng giao thông công cộng, đặc biệt chú ý đến nhu cầu của những đối tượng có hoàn cảnh dễ bị tổn thương, phụ nữ, trẻ em, người khuyết tật và người cao tuổi”<sup>2</sup>. Dự án Giao thông bền vững cho tất cả mọi người (SuM4All)<sup>3</sup> hỗ trợ các quốc gia trong quá trình chuyển đổi hướng tới giao thông bền vững. Giới là một trong những trụ cột và luồng công việc của Dự án vì giới là một khía cạnh xuyên suốt quan trọng của giao thông bền vững và là một tập hợp con của tiếp cận phổ cập.

Một hệ thống giao thông an toàn, dễ tiếp cận, giá cả phải chăng sẽ thúc đẩy sự phát triển bền vững về mặt xã hội bằng cách mở

rộng khả năng tiếp cận các dịch vụ y tế và giáo dục, việc làm, tăng cường trao đổi thông tin và thúc đẩy gắn kết xã hội. Giao thông còn có thể mang lại những sự thay đổi cho phụ nữ, đặc biệt là ở những vùng xa xôi, hẻo lánh. Giao thông có thể giúp họ đi lại được nhiều hơn và có nhiều cơ hội kinh tế, giúp thúc đẩy bình đẳng giới, nếu phụ nữ được tiếp cận công bằng với giao thông và các phương tiện để được hưởng lợi từ nó.

## 2. Thách thức và cơ hội bình đẳng giới trong giao thông vận tải

Báo cáo Phát triển Việt Nam năm 2019 cho thấy, việc cải thiện khả năng tiếp cận thị trường có khả năng thu hẹp khoảng cách giới trong việc tham gia vào công việc có trả thù lao vì tác động cận biên của tiếp cận thị trường đối với người phụ nữ cao hơn đáng kể so với chồng. Tuy nhiên, khi phụ nữ bị hạn chế trong việc tiếp cận với giao thông và lợi ích của nó thì khả năng tiếp cận thị trường lao động của họ bị hạn chế, chi phí sản xuất tăng lên trong khi lượng hàng hóa đưa ra thị trường bị giảm

2. Nguồn: Trang web Các mục tiêu phát triển xã hội của UN <https://www.un.org/sustainabledevelopment/cities/>

3. SuM4 quy tụ 55 tổ chức và công ty tư nhân và nhà nước có cùng chung tham vọng biến đổi tương lai của việc đi lại. Các thành viên bao gồm: (i) Liên hợp quốc/ các tổ chức liên chính phủ, (ii) Đối tác song phương, (iii) Ngân hàng phát triển đa phương, (iv) Khu vực tư nhân/ Hiệp hội doanh nghiệp và (v) Tổ chức xã hội dân sự toàn cầu. SuM4All là một nền tảng hợp tác quốc tế về giao thông bền vững, nơi tập trung sự xuất sắc và là một kho lưu trữ chính sách, kiến thức và nguồn lực về giao thông bền vững (SuM4All 2019).



*Ảnh minh họa bình đẳng giới trong giao thông đường bộ. Nguồn: Internet*

xuống. Tại Việt Nam, một đánh giá gần đây về tác động của dự án Giao thông nông thôn thứ ba ở Việt Nam cho thấy rằng, các tuyến đường được nâng cấp đã giúp cải thiện cơ hội kinh tế cho sản xuất và thương mại nông nghiệp. Tuy nhiên, chỉ những hộ do nam giới làm chủ hộ mới có thể tận dụng những cơ hội này để tăng sản lượng và thu nhập nông nghiệp. Các hộ do phụ nữ làm chủ hộ bị hạn chế bởi có ít lao động gia đình và vốn hơn, điều này hạn chế khả năng đầu tư trước vào việc tăng sản xuất và thu nhập.

Các dự án đường bộ cũng có thể tạo ra những rủi ro ngoài ý muốn như lây lan HIV và buôn bán người dọc theo các đường cao

tốc liên quốc gia do kết nối vật lý được tăng cường. Dịch vụ giao thông công cộng và các không gian công cộng liên quan có thể tạo ra rủi ro về bạo lực liên quan đến giới. Phụ nữ có thể không nhận được phần đền bù xứng đáng cho việc thu hồi đất và mất sinh kế. Sự tiếp cận giao thông hạn chế còn có thể làm trầm trọng thêm khoảng cách giới hiện có. Cơ hội làm kinh tế của phụ nữ ở Việt Nam vẫn hạn chế hơn nam giới và thu nhập của họ từ các hoạt động kinh tế thấp hơn<sup>4</sup>. Phụ nữ cũng có ít cơ hội hơn nam giới để được tham gia vào việc ra quyết định trong các lĩnh vực chính trị và kinh tế. Phụ nữ và trẻ em gái dân tộc thiểu số còn phải chịu những thách thức lớn hơn.

4. Tỷ lệ tham gia lực lượng lao động là 76% đối với nữ và 84% đối với nam giới. Chênh lệch tiền lương là 12,6%. Từ năm 2011-2014, nhân viên nữ kiếm được trung bình ít hơn nam giới ba triệu đồng. Khoảng cách này được giải thích phần nào đó là do phụ nữ tập trung vào các công việc được trả lương thấp hơn (Cummingham và các cộng sự. 2018).

5. Tỷ lệ đại biểu nữ trong Quốc hội là 26,7% (2016-2021). Đại diện phụ nữ chiếm 26,5% trong Hội đồng nhân dân cấp tỉnh (2016-2021). Phụ nữ giữ 10% vị trí trong Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản (Cummingham và các cộng sự. 2018).

Lộ trình hành động toàn cầu về giới của SuM4All kết luận rằng, mặc dù hiểu nhu cầu là yếu tố quan trọng để lập kế hoạch giao thông vận tải, nhưng phần lớn vẫn thiếu các bộ dữ liệu định lượng và định chất toàn diện về nhu cầu đi lại của phụ nữ. Kết quả là, trong lĩnh vực giao thông vận tải thiên về việc đáp ứng nhu cầu của nam giới vì nó dựa trên số liệu hạn chế có sẵn và vì nam giới thường là người đặt ra mục tiêu, phân bổ kinh phí, lập kế hoạch, thực hiện các dự án, quản lý việc cung cấp dịch vụ và thiết lập các thông số việc làm. Lĩnh vực vận tải hiếm khi thừa nhận sự khác biệt giữa mô hình giao thông của nam giới và phụ nữ, nhu cầu và những ràng buộc để hình thành việc ra quyết định vận tải. Lộ trình hành động toàn cầu về giới đề xuất rằng, để đạt được giao thông bền vững, giới phải được công nhận là một khía cạnh chính yếu trong quản trị giao thông vận tải. Giải quyết các nhu cầu khác nhau của phụ nữ với tư cách là người sử dụng phương tiện giao thông, người vận hành và người ra quyết định là điều cần thiết để đạt được mục tiêu di chuyển bền vững<sup>6</sup>. Những hạn chế về mô hình di chuyển của phụ nữ ảnh hưởng đến hộ gia đình của họ cũng như sự phát triển và năng suất của toàn bộ nền kinh tế.

### **3. Những bất bình đẳng chính trong giao thông vận tải, trên toàn cầu và ở Việt Nam**

#### **3.1 Phụ nữ và nam giới có các mô hình đi lại, sự ràng buộc và các cơ hội khác nhau**

Có nhiều bằng chứng toàn cầu về các mô hình đi lại khác nhau của nam giới và phụ nữ, sở thích đi lại cũng như khả năng tiếp cận và sử dụng cơ sở hạ tầng và dịch vụ giao thông của họ. Hình thức di chuyển hàng ngày của phụ nữ thường phức tạp hơn nam giới vì họ phải làm hầu hết hoặc tất cả các công việc chăm sóc gia đình cùng với công việc được trả lương, các hoạt động tạo thu nhập cũng như trách nhiệm cộng đồng và xã hội.

Tại Việt Nam, một cuộc điều tra cơ bản ở Đồng bằng sông Cửu Long năm 2010 cho thấy, thời gian đi lại của phụ nữ nông thôn dài hơn do họ đi bộ hoặc sử dụng xe đạp nhiều hơn nam giới. Mặc dù nam giới đi quãng đường xa hơn nhưng họ sử dụng nhiều phương tiện cơ giới hơn. Một nghiên cứu về việc đi lại trong thành thị ở Hà Nội cho thấy phụ nữ có xu hướng thực hiện chuỗi chuyến đi nhiều hơn nam giới và đi lại nhiều hơn vào giờ thấp điểm. Phụ nữ cũng đi bộ nhiều hơn nam giới. Họ thường giữ vai trò hành khách đi xe máy hoặc ô tô hơn là người lái xe. Phụ nữ có xu hướng chuyển từ xe máy cá nhân sang phương tiện công cộng nhiều hơn nam giới. Nghiên cứu kỹ thuật cho dự án Phát triển giao thông xanh thành phố Hồ Chí Minh (TP. HCM) cho thấy phụ nữ chiếm hơn 60% tổng số người sử dụng phương tiện giao thông công cộng. Một phần tư phụ nữ và chỉ năm phần trăm nam giới đi xe buýt.

#### **3.2 Phụ nữ không có đại diện trong quá trình ra quyết định giao thông vận tải ở tất cả các cấp**

Trên toàn cầu, nam giới nắm giữ phần lớn vai trò ra quyết định trong lĩnh vực giao thông vận tải và phụ nữ ít được đại diện trong mọi cấp độ ra quyết định. Tại Việt Nam, phụ nữ nắm giữ ít hơn 10% - 15% các vị trí lãnh đạo ở cấp tổng cục vào năm 2016, trong khi những chỉ số này được đặt làm mục tiêu đạt được vào năm 2020. Điều tra cơ bản ở Đồng bằng sông Cửu Long cho thấy nam giới chiếm 74% trong tổng số các nhà quản lý hậu cần vận tải (logistics). Ở cấp cộng đồng, nam giới chiếm ưu thế trong việc ra quyết định và giám sát các dự án giao thông. Một đánh giá nhanh vào đầu năm 2020 đối với Dự án Quản lý tài sản đường bộ địa phương (LRAMP) cho thấy, phụ nữ cộng đồng tham gia các cuộc tham vấn trong suốt dự án nhưng hiếm khi đưa ra nhận xét hoặc đề xuất.

6. Ngân hàng Thế giới và FIA làm trưởng Nhóm Công tác Chẩn đoán và Dữ liệu về giới SuM4All: (Trang web SuM4All, Điều khoản tham chiếu về Nhóm và Dữ liệu về giới: [https://sum4all.org/data/files/tor\\_for\\_gender.pdf](https://sum4all.org/data/files/tor_for_gender.pdf).)

### 3.3 Phụ nữ phải đối mặt với các rào cản về việc làm trong lĩnh vực giao thông vận tải ngoại trừ các vị trí cấp thấp

Giao thông vận tải tham gia một vai trong việc tạo cơ hội việc làm bình đẳng. Tuy nhiên, trên toàn cầu, phụ nữ và nam giới không có cơ hội tiếp cận việc làm như nhau trong lĩnh vực giao thông vận tải. Tại Việt Nam, chủ yếu là nam giới làm việc trong lĩnh vực xây dựng và giao thông. Phụ nữ chỉ chiếm 9% lực lượng lao động của ngành giao thông vận tải.

### 3.4 Bạo lực giới trên phương tiện giao thông công cộng

Trên toàn cầu, quấy rối và bạo lực liên quan đến giới trên phương tiện giao thông công cộng và không gian công cộng làm hạn chế sự di chuyển của phụ nữ, đặc biệt là ở khu vực thành thị. Một cuộc khảo sát được thực hiện vào năm 2017 về bạo lực nơi công cộng tại Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, Quảng Ninh và Trà Vinh, cho thấy 51% phụ nữ cảm thấy có nguy cơ gặp rủi ro trên xe buýt và tại bến xe quá đông đúc. Tương tự, một cuộc khảo sát cơ bản tại thành phố Hồ Chí Minh năm 2017 cho thấy phương tiện công cộng là một trong ba địa điểm công cộng mà phụ nữ phải đối mặt với nguy cơ bị quấy rối và bạo lực tình dục cao nhất.

## 4. Khuyến nghị về chính sách

### 4.1 Cơ sở lý luận

Lộ trình hành động toàn cầu về giới của SuM4All lập luận rằng, việc giải quyết vấn đề giới trong các dự án giao thông đường bộ đòi hỏi một khung thể chế (chính sách và hướng dẫn), nhận thức về giới của đội ngũ nhân viên được bổ túc bởi các chuyên gia về giới có kinh nghiệm, hệ thống thông tin hiệu quả bao gồm dữ liệu tách biệt về giới và nguồn tài chính đầy đủ cho các hoạt động về giới trong các dự án.

Mặc dù Việt Nam đã đạt được những tiến bộ đáng kể trong việc đặt ra các mục tiêu gia

tăng số lượng cán bộ nữ ở các vị trí ra quyết định trong Bộ Giao thông vận tải, trong việc xây dựng các công cụ và sổ tay về giới, thực hiện đào tạo về giới và hợp tác với các đối tác phát triển để lồng ghép các hành động và chỉ số về bình đẳng giới vào các dự án cụ thể mà nhà tài trợ cấp vốn, thế nhưng vẫn cần thiết lập các chính sách và hướng dẫn về bình đẳng giới trong hoạt động vận tải và đánh giá chúng, đặc biệt là liên quan đến việc thu thập và phân tích dữ liệu theo từng giới, việc sử dụng nó trong lập kế hoạch và ngân sách cho cơ sở hạ tầng đường bộ.

### 4.2 Khuyến nghị đối với việc sửa đổi Luật Giao thông đường bộ

- Điều 4: Các nguyên tắc cơ bản trong hoạt động vận tải đường bộ, # 2 Phát triển GTVT đường bộ. **Bổ sung: thực hiện và phân tích các đánh giá tác động kinh tế-xã hội đối với từng giới, các nghiên cứu về tham gia giao thông và đánh giá chặt chẽ về tác động giới của các dự án giao thông.**

- Điều 6: Quy hoạch Giao thông đường bộ, # 3 Quy hoạch hạ tầng giao thông đường bộ. **Bổ sung: Phân tích các tác động tiềm ẩn về kinh tế - xã hội đối với nam giới và phụ nữ sinh sống gần con đường được đề xuất và những người tham gia giao thông khác.**

- Điều 7: Cơ sở dữ liệu và hệ thống thông tin giao thông đường bộ, # 3 Cơ sở dữ liệu giao thông đường bộ. **Bổ sung: Dữ liệu theo mỗi giới tính về người điều khiển phương tiện, tai nạn giao thông (người lái xe/người đi bộ, số người bị thương và tử vong, dữ liệu đánh giá tác động của giới đối với cơ sở hạ tầng đường bộ, dữ liệu khảo sát và không gian về cách thức đi lại của nam và nữ (phương thức, mục đích chuyến đi, giờ giấc đi lại, thời gian chuyến đi), kiểm tra rủi ro an toàn cá nhân trong giao thông công cộng, tại bến xe buýt và khu vực đỗ xe.**



# ĐẢM BẢO KẾT NỐI, LIÊN NGÀNH, LIÊN VÙNG TRONG QUY HOẠCH GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Nhóm tác giả<sup>7</sup>



Ảnh minh họa đảm bảo kết nối, liên ngành, liên vùng trong quy hoạch giao thông đường bộ. Nguồn: Ngân hàng Thế giới

**S**ự kết nối, liên thông, tích hợp các yếu tố với nhau (trong ngành) và liên ngành, liên vùng gần như là điều tất yếu trong giao thông đường bộ để đảm bảo tính logic hệ thống và tính tổng thể. Trong bài viết này, chúng tôi tập trung làm rõ vấn đề đảm bảo tính liên ngành, liên vùng trong quy hoạch giao thông đường bộ (GTĐB) và một số gợi mở cho Dự thảo Luật giao thông đường bộ (sửa đổi)<sup>8</sup>.

7. Bài viết được thực hiện bởi các giảng viên Trường Đại học Xây dựng Hà Nội: PGS.TS. Nguyễn Quang Đạo, PGS.TS. Nguyễn Việt Phương, PGS.TS. Vũ Hoài Nam.

8. Dự thảo Luật Giao thông đường bộ sửa đổi (phiên bản ngày 30/8/2020)

## 1. Sự cần thiết phải bảo đảm tính liên ngành, liên vùng

Chức năng và mục tiêu của hệ thống GTĐB đã hàm chứa yếu tố ngành, không gian (vùng) và hệ thống. Bởi vậy, có thể nói liên ngành, liên vùng là hoạt động tất yếu trong GTĐB.

Trong lĩnh vực quy hoạch, tính liên ngành, liên vùng được khẳng định tại Điều 3 Luật Quy hoạch 2017 như sau: *“Tích hợp quy hoạch là phương pháp tiếp cận tổng hợp và phối hợp đồng bộ giữa các ngành, lĩnh vực có liên quan đến kết cấu hạ tầng, sử dụng tài nguyên và bảo vệ môi trường trong việc lập quy hoạch trên một phạm vi lãnh thổ xác định nhằm đạt được mục tiêu phát triển cân đối, hài hòa, hiệu quả và bền vững...”* *“Quy hoạch ngành quốc gia là quy hoạch cấp quốc gia, cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia theo ngành trên cơ sở kết nối các ngành, các vùng có liên quan đến kết cấu hạ tầng, sử dụng tài nguyên, bảo vệ môi trường và bảo tồn đa dạng sinh học...”*

Luật Quy hoạch 2017 quy định 2 loại liên quan đến GTĐB: Một là, quy hoạch mạng lưới đường bộ là quy hoạch ngành quốc gia, bao gồm hệ thống quốc lộ và đường cao tốc quốc gia; Hai là, quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là các quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành để chi tiết hóa quy hoạch mạng lưới đường bộ. Vấn đề đặt ra là cần xem xét nội dung quy hoạch giao thông đường bộ trong Luật GTĐB, đây là nền tảng cho mọi hoạt động tiếp theo về GTĐB. Các vấn đề nên được xem xét là: loại quy hoạch quy định về GTĐB như Luật quy hoạch 2017 đã đầy đủ chưa? Luật GTĐB cần nêu ra các nguyên tắc, quy tắc về quy hoạch giao thông đường bộ tích hợp để bảo đảm tính liên ngành, liên vùng.

## 2. Tính liên ngành, liên vùng trong Luật quy hoạch và dự thảo Luật GTĐB sửa đổi

Luật Quy hoạch 2017 được đánh giá là bước chuyển biến về lượng và chất của lĩnh

vực quy hoạch nước ta, mà điển hình là lần đầu tiên đưa vào khái niệm *tích hợp quy hoạch (Quy hoạch được tích hợp)*. Tuy nhiên, cũng rất tiếc là Luật này và các văn bản hướng dẫn thi hành chưa quy định rõ quy tắc, nguyên tắc tích hợp quy hoạch. Bởi vậy, qua theo dõi Đề cương nhiệm vụ lập quy hoạch ở một số địa phương và bộ ngành, chúng tôi nhận thấy thực hiện tích hợp được quan niệm như là một hợp phần, làm riêng rẽ rồi ghép lại. Không khó để lý giải nhận xét này bởi vì những kiến thức lý thuyết về quy hoạch tích hợp, tư duy hệ thống còn chưa được cập nhật với nhiều người làm chuyên môn.

Dự thảo Luật GTĐB sửa đổi cũng còn một số điểm bất cập như sau:

- Điều 6 về Quy hoạch mạng lưới đường bộ, quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ quy định: *“...Việc lập quy hoạch mạng lưới đường bộ tuân thủ các quy định của pháp luật về quy hoạch và bảo đảm kết nối vận tải đường bộ với các phương thức vận tải khác”*. Dự thảo Luật chưa quy định cụ thể về các loại quy hoạch như quy hoạch chiến lược và quy hoạch toàn diện. Nếu không quy hoạch chiến lược thì chúng ta không có tầm nhìn và đích đến của toàn bộ ngành GTĐB, nếu không có quy hoạch toàn diện thì vấn đề về giao thông đô thị bền vững và giao thông đa phương thức,... vẫn chỉ là mong muốn.

- Điều 63 dành trọn toàn bộ nội dung nói về *Kết nối giao thông đường bộ*. Tại đây quy định khá nhiều về nội dung kết nối, yêu cầu kết nối. Nhưng nội dung quy định chưa làm rõ kết nối là gì, quy tắc của kết nối...? Nếu không làm rõ nội hàm của “kết nối” thì khó có thể thực hiện đúng đắn và mang lại hiệu quả. Trên thực tế hiện nay, kết nối vùng (liên vùng) được hiểu rất đơn giản là có một tuyến cao tốc, quốc lộ nối các vùng với nhau và các đường khác tạo ra “mạng lưới” giao thông. Đây là một cách hiểu thuần vật lý mà không chứa đựng bản chất của kết nối là một sự tương tác các phương án, các kịch bản có nội

dung chuyên môn cao. Ví dụ, để dùng giao thông kết nối hai vùng thì cần làm rõ: Nhu cầu kết nối (xác định O-D ở hai vùng), phương thức và tổ hợp phương tiện nào được chọn để so sánh; xác định đầu mối, xác định hình thức gom, phân phối ra vào O-D,... Nội dung này có thể trong Dự thảo Luật không đề cập nhưng bản chất và quy tắc kết nối thì Luật GTĐB nên làm rõ. Như vậy, Điều 6 và Điều 63 của Dự thảo luật GTĐB cùng đề cập đến kết nối nhưng Luật này lại chưa đề cập đến khái niệm hoặc thuật ngữ này.

- Điều 7: ..."Hệ thống thông tin giao thông đường bộ được thiết kế tổng thể theo khung kiến trúc Chính phủ điện tử Việt Nam đảm bảo *kết nối, chia sẻ, liên thông* với các hệ thống thông tin khác...". Ở điều này quy định khá nhiều về thông tin dữ liệu nhưng còn thiếu thông tin dữ liệu sử dụng *liên ngành*. Ví dụ Phương tiện giao thông (theo dõi lưu lượng, loại).

Luật GTĐB nên *quy định phân loại xe sao cho tích hợp được nhiều mục đích sử dụng*. Chẳng hạn, phân loại xe để có thể dùng chung trong quản lý loại bằng lái, dùng trong quản lý đăng kiểm, dùng để quản lý và tính toán tải trọng trên đường, dùng trong thương mại... Nếu không làm được như vậy thì *tính liên ngành sẽ hạn chế*, gây khó khăn cho khai thác dữ liệu.

- Khi quy định về công tác quản lý, xử lý các vấn đề về GTĐB giữa các bộ, ngành, địa phương, Dự thảo Luật GTĐB dùng khá nhiều cụm từ "*Phối hợp*" chủ yếu để chỉ sự phân công trách nhiệm từng bộ, ngành, địa phương mà chưa nhìn ra các chủ thể nào là người "cầm lái" cũng như quy định về nghĩa vụ pháp

### Ví dụ minh họa về tính liên ngành, liên vùng trong vấn đề ùn tắc giao thông đô thị

- Do chúng ta chưa có định hướng cấu trúc, tỷ phần của phương thức và phương tiện trong tổ hợp *giao thông đa phương thức để phương tiện giao thông cá nhân (xe máy, ô tô) phát triển tự do*. Như vậy, liên ngành giữa GTVT với công thương, tài chính,... cần có sự phối hợp;

- Do không làm được vai trò dẫn dắt của giao thông cộng cộng, giao thông đi bộ và xe đạp trong đô thị. Đây là một biểu hiện tính liên ngành GTVT và quy hoạch đô thị không cao;

- Do cấu trúc của mạng lưới giao thông không hợp lý, đặc biệt là tích hợp các loại hình giao thông ở các điểm nút và đầu mối giao thông. Ví dụ, dù đầu tư chi phí cao nhưng tại sao đường vành đai 2,3 của Tp Hà Nội, các nút giao thông "4 tầng" vẫn ùn tắc giao thông. Lỗi này bởi kết nối giữa đường sắt, đường bộ, giữa các loại đường theo chức năng không thích hợp;

- Quản lý đỗ xe chưa căn cơ. Nếu không quy hoạch quản lý nhu cầu giao thông thì cơ sở nào để chọn vị trí và quy mô chỗ đỗ xe? Hiện nay các đồ án về đỗ xe thường tùy tiện, dễ dãi, chỗ nào trống thì lựa chọn.

lý. Điều 10 (Quy tắc chung) có 10/11 điểm thuộc về nghĩa vụ pháp lý của *người tham gia giao thông*, chỉ có một điều thuộc về người điều khiển giao thông. Điều này cho thấy lỗ hổng về pháp lý bởi nguyên nhân xảy ra TNGT phải xét toàn diện hệ thống 4 yếu tố, chẳng hạn người thiết kế sai, quản lý khai thác sai để xảy ra TNGT,... nhưng theo Dự thảo thì không thấy quy định nguyên tắc, quy tắc phải cung cấp hạ tầng "chuẩn". Cũng về nội dung Quản lý TNGT, mặc dù Dự thảo quy định nhiệm vụ của các bộ ngành, địa phương nhưng đặc trưng "liên ngành" chưa rõ ràng. Ví dụ, tổ chức nào chịu trách nhiệm thu thập, tổng hợp và quản lý dữ liệu về TNGT?

### 3. Một số khuyến nghị

Qua một số nội dung trình bày ở trên, nhóm tác giả xin có một số khuyến nghị như sau:

- Cần thiết bổ sung, làm chính xác những khái niệm, thuật ngữ chuyên môn theo hướng hội nhập, phát triển, nhất là khái niệm về giao thông đường bộ để làm rõ phạm trù, phạm vi của Luật GTĐB nói chung và của quy hoạch GTĐB nói riêng.

- Phần dành cho nội dung Quy hoạch giao thông đường bộ trong Dự thảo Luật cần được gia cố thêm. Hiện tại quy hoạch GTĐB là quy hoạch những vấn đề gì vẫn còn chưa rõ. Hai loại quy hoạch được quy định hiện hành là quy hoạch mạng lưới đường bộ và quy hoạch kết cấu hạ tầng đường bộ đều không phải là

loại *quy hoạch toàn diện* (comprehensive) một hệ thống giao thông quốc gia, hay hệ thống GTĐB.

- Loại quy hoạch *GTVT* hay *GTĐB toàn diện* chính là chìa khóa cơ bản để định hướng và đưa ra các loại quy hoạch khác nhau mà trong các văn bản pháp quy hiện hành còn thiếu. Ví dụ, quy hoạch giao thông công cộng, quy hoạch giao thông xe đạp, quy hoạch giao thông đi bộ, quy hoạch hành lang tiếp cận giao thông đường bộ, quy hoạch dịch vụ vận tải đường bộ tích hợp, quy hoạch phát triển phương tiện đường bộ...

- Dự thảo Luật *cần chỉ ra được, làm rõ được quy tắc, nguyên tắc liên ngành, liên vùng* hoặc rộng ra là tích hợp quy hoạch đã được quy định chung trong Luật Quy hoạch 2017.

(...tiếp theo trang 29)

### 3. Một số khuyến nghị

- Hạn chế các phương tiện cá nhân, khuyến khích sử dụng phương tiện vận tải công cộng là một trong những giải pháp có thể áp dụng để giảm phát thải từ lĩnh vực GTVT. Hiệu quả về mặt môi trường của giải pháp này là rõ rệt khi đã có thể giảm được mức phát thải các chất ô nhiễm như CO tới 102 lần so với dòng xe máy tương đương về năng lực vận chuyển. Tuy nhiên, việc tiến hành hạn chế xe máy cần thực hiện theo lộ trình và cần phải tiến hành đồng bộ với việc nâng cao chất lượng hệ thống vận tải khách công cộng để đảm bảo tạo ra phương thức thay thế cho xe máy. Tăng cường tuyên truyền về sự tiện lợi của xe buýt cũng là một biện pháp cần được thực hiện.

- Mặc dù hoạt động của hệ thống BRT hiện nay chưa thực sự hiệu quả do chưa tạo ra sự khác biệt lớn về giá trị vận tốc trung bình nhưng mức giảm phát thải các chất ô nhiễm của BRT đã giảm từ 3,0 ÷ 54,6% so với buýt truyền thống. Kết quả này đã góp phần khẳng định lại nhận định đặc trưng lái ngoài thực tế (phụ thuộc vào thói quen điều khiển phương tiện và cơ sở hạ tầng giao thông) ảnh hưởng rất lớn tới sự phát thải của các PTVT, thay đổi hành vi lái có thể mang lại những lợi ích rõ rệt về mặt môi trường. Do đó, cần phải xử lý nghiêm các hành vi lạng lách, đánh võng; tăng cường tuần tra trong giờ cao điểm và tăng mức xử phạt đối với hành vi xâm lấn làn đường dành riêng cho BRT để thực hiện triệt để quyền ưu tiên trên mặt đường đối với BRT.

- Việc chuyển đổi sang sử dụng nhiên liệu sạch như CNG và LPG hoặc siết chặt tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện cũng mang lại hiệu quả giảm thiểu ô nhiễm rõ rệt khi mức giảm phát thải có thể đạt tới trên 90%. Do đó, nên đẩy mạnh các chính sách đòn bẩy kinh tế như thuế nhiên liệu, ưu đãi đầu tư, ưu đãi về lãi suất vốn vay nhằm thúc đẩy các doanh nghiệp chuyển đổi sang sử dụng LPG và CNG. Ngoài ra, cần hoàn thiện hệ thống chính sách, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đối với loại phương tiện giao thông sử dụng LPG/CNG.



# BÀN VỀ ỨNG DỤNG CÔNG NGHỆ TRONG LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM

PGS.TS. Đinh Văn Hiệp & PGS.TS. Hoàng Tùng<sup>9</sup>

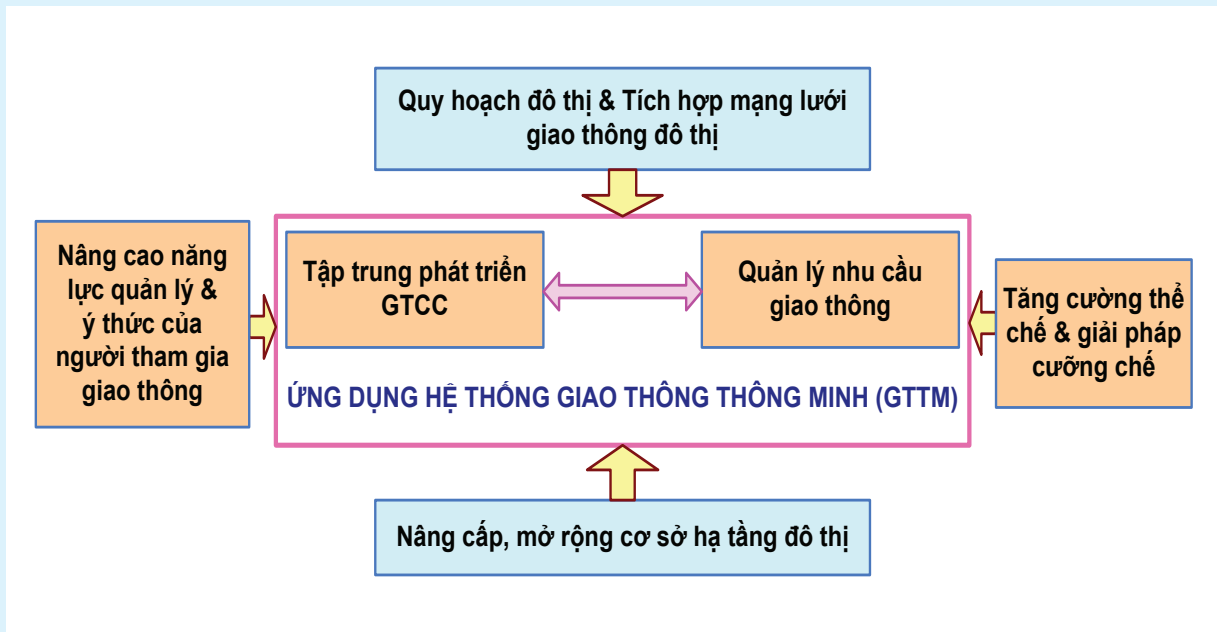
## 1. Sự cần thiết của việc ứng dụng công nghệ trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại Việt Nam hiện nay

Trong lĩnh vực giao thông đường bộ, việc ứng dụng công nghệ đang đem lại hiệu quả đáng ghi nhận đối với đời sống xã hội, cụ thể là nâng cao lợi ích kinh tế, tiết kiệm thời gian, bảo vệ môi trường, nâng cao an toàn và tiện nghi cho người tham gia giao thông, và hướng đến cuộc sống văn minh hiện đại. Cũng liên quan đến lĩnh vực này, 3 yếu tố: con người, phương tiện và hạ tầng giao thông (Hình 1) sẽ được kết hợp hài hòa hơn thông qua các công nghệ tiên tiến, trong đó phải kể đến hệ thống giao thông thông minh (GTTM). Hệ thống này bao gồm việc ứng dụng công nghệ thông tin (CNTT) hiện đại, kết hợp giữa kỹ thuật giao thông, công nghệ truyền thông, công nghệ phần cứng và phần mềm nhằm cải thiện tính hiệu quả của hệ thống giao thông đường bộ.



Hình 1. Mô hình ứng dụng công nghệ trong giao thông đường bộ

<sup>(9)</sup> Trường Đại học Xây dựng.



Hình 2. Giải pháp tổng thể cho giao thông đô thị ở Việt Nam

Đối với các đô thị lớn của Việt Nam như là Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh (HCM), nhu cầu đô thị hóa ngày càng cao, kéo theo lượng dân số cơ học và lượng phương tiện tham gia giao thông ngày càng gia tăng dẫn đến không gian phục vụ giao thông càng trở nên chật hẹp. Tốc độ gia tăng của các phương tiện cơ giới vượt xa tốc độ phát triển của cơ sở hạ tầng (CSHT). Trong 10 năm gần đây, số lượng ô tô và xe máy tăng tương ứng ở Hà Nội là 17,23% và 11,02% mỗi năm, ở Tp. HCM là 14,88% và 9,79% mỗi năm. Diện tích đất dành cho giao thông ở các đô thị lớn chiếm khoảng 8% so với diện tích đất đô thị. Hệ thống giao thông công cộng (GTCC) mới đáp ứng được từ 9% đến 10% nhu cầu đi lại của người dân. Với tình trạng như vậy, các đô thị lớn ở Việt Nam hiện nay đang phải đối mặt với tình trạng ùn tắc giao thông rất nghiêm trọng. Việc ứng dụng hệ thống GTTM đang được xem là giải pháp hiệu quả khi kết hợp trong chiến lược tổng thể, đó là sự kết hợp quy hoạch đô thị và tích hợp mạng lưới giao thông đô thị; đầu tư nâng cấp và mở rộng CSHT đô thị; phát triển GTCC kết hợp với quản lý nhu cầu giao thông và ứng dụng hệ thống GTTM; nâng cao năng lực quản lý và ý thức người tham gia giao thông; và tăng cường thể chế và giải pháp cưỡng chế.

## 2. Đề xuất ứng dụng công nghệ trong giao thông đường bộ ở Việt Nam

Các giải pháp GTTM cơ bản đáp ứng cho các bên tham gia trong hệ thống giao thông, bao gồm: người tham gia giao thông, doanh nghiệp vận tải, đơn vị quản lý khai thác, cơ quan quản lý giao thông và quản lý quy hoạch. Hiện nay, giải pháp ứng dụng GTTM có 32 dịch vụ cơ bản và được phân thành 8 nhóm. Các dịch vụ GTTM được tập trung ứng dụng cho đường cao tốc và giao thông đô thị như được trình bày ở Bảng 1.

Bảng 1. Dịch vụ ứng dụng hệ thống GTTM trong giao thông đường bộ

Nhóm dịch vụ	Dịch vụ sử dụng
1. Quản lý giao thông và người tham gia giao thông	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.1 Thông tin đi lại trước khi khởi hành</li> <li>1.2 Thông tin cho người điều khiển phương tiện trên đường đi</li> <li>1.3 Chỉ dẫn lộ trình</li> <li>1.4 Đặt chỗ trước và ghép chuyến</li> <li>1.5 Thông tin phục vụ hành khách</li> <li>1.6 Điều khiển giao thông</li> <li>1.7 Quản lý sự cố giao thông</li> <li>1.8 Quản lý nhu cầu giao thông</li> <li>1.9 Kiểm soát và giảm thiểu khí thải</li> <li>1.10. Giao cắt đường bộ và đường sắt</li> </ul>
2. Quản lý vận hành giao thông công cộng	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.1. Quản lý giao thông công cộng</li> <li>2.2. Thông tin trung chuyển trên đường đi</li> <li>2.3. Giao thông công cộng theo yêu cầu người sử dụng</li> <li>2.4 An ninh giao thông công cộng</li> </ul>
3. Quản lý dịch vụ thanh toán điện tử	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.1. Dịch vụ thanh toán điện tử</li> </ul>
4. Quản lý vận hành phương tiện vận tải	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.1. Kiểm định phương tiện vận tải</li> <li>4.2. Kiểm tra an toàn tự động trên đường</li> <li>4.3. Giám sát an toàn trên phương tiện</li> <li>4.4. Thủ tục hành chính cho phương tiện vận tải</li> <li>4.5. Xử lý sự cố hàng hóa nguy hại</li> <li>4.6. Quản lý hàng hóa vận chuyển</li> </ul>
5. Quản lý tình huống khẩn cấp	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.1. An ninh cá nhân và thông báo khẩn cấp</li> <li>5.2. Quản lý phương tiện cấp cứu</li> </ul>
6. Hệ thống an toàn phương tiện tiên tiến	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.1. Tránh va chạm theo phương dọc</li> <li>6.2. Tránh va chạm theo phương ngang</li> <li>6.3. Tránh va chạm tại nút giao</li> <li>6.4. Cải thiện tầm nhìn để tránh va chạm</li> <li>6.5. Biện pháp đề phòng và đảm bảo an toàn</li> <li>6.6. Đề phòng va chạm</li> <li>6.7. Hệ thống đường tự động và phương tiện tự vận hành</li> </ul>
7. Thu thập và lưu trữ dữ liệu	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.1. Thu thập và lưu trữ dữ liệu</li> </ul>
8. Quản lý hoạt động bảo trì	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.1. Quản lý hoạt động bảo trì</li> </ul>

Đối với giao thông đô thị, dịch vụ GTTM được xác định tính khả thi khi triển khai áp dụng dựa trên phân tích theo các tiêu chí sau: (i) mục đích và lợi ích đạt được của dịch vụ GTTM; (ii) đặc điểm giao thông của đô thị; (iii) cơ sở hạ tầng CNTT của đô thị; (iv) hệ thống giao thông hiện có và trong quy hoạch của đô thị; và (v) chiến lược phát triển giao thông đô thị của Việt Nam.

Bảng 2 đưa ra kiến nghị các giải pháp ứng dụng dịch vụ của hệ thống GTTM có tính khả thi cao ở Việt Nam trên cơ sở phân tích mục đích và lợi ích của ứng dụng, đặc biệt là ứng dụng trong quản lý và điều hành giao thông đô thị.

**Bảng 2. Kiến nghị các giải pháp dịch vụ GTTM có tính khả thi cao ở Việt Nam**

<b>Giải pháp</b>	<b>Dịch vụ GTTM</b>	<b>Mục đích</b>	<b>Lợi ích</b>
Thông tin giao thông thực	Thông tin đến thiết bị cá nhân (internet, điện thoại, radio, vô tuyến)	Tắc nghẽn, hạn chế giao thông, tình trạng ùn tắc xe, điều kiện thời tiết, thông tin du lịch và giải trí, các sự kiện khác.	Tăng khả năng lưu thông, lựa chọn hành trình hợp lý, và tăng tính chắc chắn của lập kế hoạch.
	Thông tin đến Bảng thông tin động (VMS)		
	Thông tin đến Ki-ốt (trung tâm thương mại, ga trung chuyển, ...)	Cung cấp thông tin cho người sử dụng GTCC.	Lên kế hoạch di chuyển hợp lý và tin cậy.
Quản lý giao thông	Hệ thống đèn tín hiệu kết nối và điều chỉnh thời đoạn pha cố định	Điều chỉnh pha theo một số thời đoạn đã được xác định trước, dựa vào camera quan sát đặt tại nút giao (CCTV)	Tăng khả năng thông hành và hạn chế ùn tắc, giảm tác động môi trường.
	Hệ thống đèn tín hiệu theo tình trạng giao thông thực	Tự động điều chỉnh pha theo tình trạng giao thông thực, dựa CCTV, cảm biến lưu lượng và tình trạng giao thông đặt trên đường.	Tăng khả năng thông hành và hạn chế ùn tắc một cách linh hoạt hơn, giảm tác động môi trường.
	Cưỡng chế xử phạt vi phạm giao thông	Cảnh báo, xử phạt trực tiếp, và “phạt nguội” vi phạm tốc độ, đèn tín hiệu, sai làn, ANTT giao thông,... dựa vào thiết bị CCTV, cảm biến, định vị.	Nâng cao ý thức người tham gia giao thông, tuân thủ luật giao thông. Nâng cao ATGT, giảm các sự cố và tắc nghẽn trên đường.



Giải pháp	Dịch vụ GTTM	Mục đích	Lợi ích
	Quản lý đỗ xe, tăng sử dụng GTCC (giải pháp đỗ và đi, park&ride)	Cung cấp thông tin về GTCC và cung cấp không gian đỗ xe ở khu vực nhà ga, để gửi đỗ phương tiện các nhân và di chuyển tiếp bằng phương tiện GTCC.	Tăng việc sử dụng GTCC nhằm hướng đến giảm ùn tắc, giảm tác động môi trường, tăng tính tiện nghi.
	Thu phí giao thông nội đô (ERP)	Thu phí vào nội đô theo giờ để hạn chế lượng xe tập trung.	Giảm ùn tắc giao thông vào giờ cao điểm và trong nội đô, tăng an toàn và giảm tác động đến môi trường.
Quản lý GTCC	Thẻ thanh toán điện tử	Thanh toán vé GTCC, phí đỗ xe sử dụng thẻ điện tử, thẻ thông minh.	Thuận tiện và nhanh chóng, giúp nâng cao chất lượng và thu hút người sử dụng GTCC.
	Thông tin GTCC	Cung cấp thông tin về GTCC, nhà ga, trạm dừng đỗ, lịch trình, giá vé, lựa chọn hành trình tuyến.	Nâng cao tính tiện nghi và chất lượng dịch vụ GTCC nhằm thu hút người sử dụng GTCC.
	Tín hiệu ưu tiên xe buýt	Tự động điều chỉnh quyền ưu tiên cho xe buýt tại các nút giao đèn tín hiệu, dựa vào các cảm biến và kết nối trung tâm điều khiển.	Nâng cao chất lượng dịch vụ và quyền ưu tiên cho GTCC nhằm thu hút người sử dụng GTCC.
	Theo dõi và giám sát vận hành	Tự động theo dõi và giám sát hoạt động của đoàn xe buýt và người lái.	Quản lý tốt hơn đoàn xe và người lái nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, đảm bảo an ninh, và sự tuân thủ luật giao thông.

Giải pháp	Dịch vụ GTTM	Mục đích	Lợi ích
Quản lý tài sản hạ tầng	Quản lý tài sản đường	Quản lý tài sản đường thông qua số liệu thu thập (số liệu thống kê, số liệu giao thông, tình trạng đường, hoạt động bảo trì)	Đảm bảo chất lượng hạ tầng tốt đảm bảo an toàn, nâng cao tiện nghi, và giảm các sự cố tai nạn.
Cơ sở dữ liệu	Thu thập và lưu trữ cơ sở dữ liệu về giao thông	Thu thập các dữ liệu về giao thông, cả số liệu thống kê và số liệu tình trạng giao thông thực. Cập nhật và lưu trữ trên hệ thống.	Cung cấp thông tin được chuẩn xác và đảm bảo các phân tích hỗ trợ người sử dụng giao thông được chính xác và phù hợp.

Dựa trên việc phân tích ứng dụng hệ thống GTTM và phân loại đô thị theo Nghị định số 42/2009/NĐ-CP, mức độ ưu tiên triển khai ứng dụng dịch vụ GTTM tương ứng với từng loại đô thị ở Việt Nam được đề xuất ở Bảng 3. Theo đó, đối với các thành phố lớn như Hà Nội, Tp. HCM, Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ thì một số dịch vụ có mức độ ưu tiên cao như sau: Trung tâm quản lý và điều hành giao thông đô thị; hệ thống đèn tín hiệu kết nối và điều chỉnh pha cố định; cưỡng chế xử phạt vi phạm và ANTT giao thông; quản lý đỗ xe và tăng cường sử dụng GTCC; quản lý tài sản đường; và thu thập, lưu trữ cơ sở dữ liệu về giao thông.

**Bảng 3. Mức độ ưu tiên ứng dụng dịch vụ GTTM tương ứng với từng loại đô thị**

Giải pháp	Dịch vụ GTTM	Loại đô thị				
		Đặc biệt*	I*	I	II	III
	Trung tâm quản lý và điều hành giao thông	+++	+++	++	++	+
Thông tin giao thông thực	Thông tin đến thiết bị cá nhân	+++	+++	++	+	+
	Thông tin đến bảng thông tin động (VMS)	+++	++	++	+	+
	Thông tin đến Ki-ốt tại trung tâm thương mại, ga trung chuyển, ...	+++	++	+	-	-
Quản lý giao thông	Hệ thống đèn tín hiệu kết nối và điều chỉnh pha cố định	+++	+++	++	++	+
	Hệ thống đèn tín hiệu theo tình trạng giao thông thực	++	+	+	-	-

Giải pháp	Dịch vụ GTTM	Loại đô thị				
		Đặc biệt*	I*	I	II	III
	Cưỡng chế xử phạt vi phạm và ANTT giao thông	+++	+++	++	++	+
	Quản lý đỗ xe, tăng sử dụng GTCC	+++	+++	++	-	-
	Thu phí giao thông nội đô (ERP)	++	+	-	-	-
Quản lý GTCC	Thẻ thanh toán điện tử	+++	++	+	-	-
	Thông tin GTCC	+++	++	+	-	-
	Tín hiệu ưu tiên xe buýt	+++	++	+	-	-
	Theo dõi và giám sát vận hành	+++	++	++	+	-
Quản lý tài sản đường bộ	+++	+++	++	++	++	
Thu thập và lưu trữ cơ sở dữ liệu về giao thông	+++	+++	++	++	++	

*Ghi chú: \*Đô thị trực thuộc Trung ương quản lý; (+++), (++) , (+), (-) là các mức độ ưu tiên giảm dần.*

### 3. Một số khuyến nghị đối với dự thảo Luật giao thông đường bộ sửa đổi

Trên cơ sở phân tích các ứng dụng công nghệ trong lĩnh vực giao thông đường bộ, nhóm tác giả xin có một số kiến nghị nhằm hoàn thiện dự thảo Luật giao thông đường bộ sửa đổi như sau:

**Một là,** bổ sung một số khái niệm mới:

- Khái niệm về các phương tiện giao thông ứng dụng công nghệ mới nhằm đa dạng tính năng vận hành hoặc tự vận hành (phương tiện tự vận hành kết hợp với hệ thống đường tự động, phương tiện đa tính năng);

- Khái niệm về hệ thống giao thông thông minh (intelligent transport systems, ITS) khi xem xét kết hợp giữa hạ tầng, phương tiện và người lái thành một thể thống nhất thông qua ứng dụng của công nghệ;

- Khái niệm về di chuyển thông minh (smart mobility) cũng cần được xem xét để đảm bảo tính tích hợp và kết nối giữa giao thông đường bộ với hệ thống giao thông vận tải đa phương thức;

- Khái niệm về các hệ thống quản lý, điều hành và giám sát giao thông đường bộ, đặc biệt là ứng dụng các dịch vụ của hệ thống giao thông thông minh;

- Khái niệm về đầu ra của các ứng dụng công nghệ sử dụng làm căn cứ xác minh, xác định các hành vi vi phạm hành chính và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

**Hai là**, nhấn mạnh vai trò của công nghệ trong một số quy định chung:

- Chính sách, chiến lược phát triển giao thông đường bộ cần gắn với việc phát triển và ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến hiện đại, đặc biệt khi các ứng dụng này đem lại hiệu quả cao trong việc giảm giá thành đầu tư và giảm chi phí trong công tác quản lý, vận hành và khai thác hệ thống giao thông đường bộ;

- Quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ cần phải gắn với ứng dụng công nghệ, đặc biệt trong việc tích hợp hệ thống giao thông thông minh trong quy hoạch giao thông nhằm đảm bảo tính liên thông trong khu vực vùng và toàn lãnh thổ;

- Cơ sở dữ liệu cần được thiết lập, cập nhật và duy trì thường xuyên để theo dõi, giám sát, đánh giá và kịp thời điều chỉnh các quy hoạch khi có sự thay đổi hoặc để thực hiện cụ thể hóa quá trình triển khai nhằm đảm bảo tính phù hợp với định hướng quy hoạch đã được đề ra;

- Cơ sở dữ liệu cần được chú trọng thiết lập nhằm đảm bảo cho sự ứng dụng hiệu quả của công nghệ trong quản lý nhà nước và trong công tác quản lý, điều hành và giám sát hệ thống giao thông đường bộ. Cơ sở dữ liệu được xem xét là các dữ liệu lớn tập trung kết hợp với công nghệ trí tuệ nhân tạo. Hệ thống cơ sở dữ liệu cần được tích hợp và chia sẻ với các cơ quan quản lý nhà nước tùy theo chức năng và mục đích sử dụng;

- Dữ liệu đầu ra của các ứng dụng công nghệ cần được sử dụng làm căn cứ xác minh, xác định các hành vi vi phạm hành chính và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

**Ba là**, làm rõ các ứng dụng cụ thể của công nghệ trong lĩnh vực giao thông đường bộ:

- Ứng dụng của công nghệ trong công tác tổ chức giao thông, đặc biệt khi sử dụng các dịch vụ ứng dụng của hệ thống giao thông thông minh trong tổ chức và điều hành giao thông. Thông qua ứng dụng công nghệ, hệ thống biển báo, cung cấp thông tin và hiệu lệnh điều khiển giao thông được thay đổi theo thời gian tùy theo tình trạng giao thông thực tế;

- Quy định về yêu cầu cụ thể đối với hệ thống quản lý, điều hành và giám sát giao thông đường bộ khi ứng dụng các dịch vụ của hệ thống giao thông thông minh; đặc biệt là các ứng dụng đối với công trình đường ô tô cao tốc, đối với quản lý mạng lưới đường khu vực vùng, toàn lãnh thổ và đối với hệ thống giao thông đô thị của từng thành phố;

- Trong toàn bộ quá trình quy hoạch, thiết kế và xây dựng công trình giao thông đường bộ, giải pháp công nghệ cần được nhấn mạnh với mục tiêu đem lại hiệu quả cao về kinh tế trong đầu tư và khai thác vận hành, và đồng thời đáp ứng hiệu quả cao cả về lợi ích kinh tế xã hội và môi trường.





# MỘT SỐ BIỆN PHÁP GIẢM THIỂU Ô NHIỄM KHÔNG KHÍ DO HOẠT ĐỘNG CỦA CÁC PHƯƠNG TIỆN VẬN TẢI VÀ VÍ DỤ TỪ THỰC TIỄN Ở HÀ NỘI

TS. Nguyễn Thị Yến Liên<sup>10</sup>



Ảnh minh họa ô nhiễm không khí do hoạt động của phương tiện vận tải. Nguồn: Internet

## 1. Một số biện pháp giảm thiểu ô nhiễm không khí từ hoạt động của các phương tiện vận tải

Một số biện pháp có thể được áp dụng để giảm thiểu ô nhiễm không khí từ hoạt động của các phương tiện vận tải (PTVT) như sau:

### ▪ Chuyển đổi nhiên liệu

Hiện nay, nhiên liệu sạch hơn đã và đang mang lại nhiều triển vọng lớn cho ngành giao

thông vận tải (GTVT) như CNG, LPG và nhiên liệu sinh học. Về phương diện kỹ thuật, biện pháp chuyển đổi nhiên liệu sang CNG và LPG không yêu cầu thay đổi động cơ của phương tiện mà chỉ cần lắp đặt thêm một số bộ phận cần thiết. Tuy nhiên, việc áp dụng biện pháp này phải đồng bộ với việc xây dựng hệ thống cung cấp nhiên liệu và bảo dưỡng phương tiện phù hợp. Tại Việt Nam, trong những năm gần đây đã bắt đầu chuyển đổi sang nhiên liệu CNG và LPG cho xe buýt và xe taxi.

<sup>(10)</sup> Khoa Môi trường và An toàn Giao thông, Trường Đại học Giao thông vận tải Hà Nội.

### ▪ Nâng cao chất lượng nhiên liệu

Lưu huỳnh (S) trong nhiên liệu là chất độc đối với bộ xúc tác xử lý khí xả, do đó lưu huỳnh trong nhiên liệu ảnh hưởng rất lớn tới hiệu quả của bộ xúc tác trong xe sử dụng xăng và ảnh hưởng tới khả năng lựa chọn bộ xử lý khí xả trên xe sử dụng Đięzen.

### ▪ Siết chặt tiêu chuẩn thải

Hiện nay trên thế giới chỉ có Mỹ, châu Âu và Nhật Bản là những nước và liên quốc gia xây dựng hệ thống tiêu chuẩn riêng, hoàn chỉnh, phù hợp với từng thời kỳ cụ thể. Việt Nam và nhiều nước châu Á đều áp dụng tiêu chuẩn Euro vì nó đơn giản và dễ áp dụng. Việt Nam bắt đầu áp dụng Euro II cho các PTCGĐB từ 1/7/2007. Hiện nay, tiêu chuẩn Euro II dần

trở nên lạc hậu, không còn được sử dụng ở một số nước. Do vậy, ngày 01/09/2011, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg về việc quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới. Đối với các xe đã tham giao giao thông sản xuất sau năm 2008, quy định áp dụng Mức 2 (tương đương Euro II) từ ngày 01/01/2020 theo Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg.

### ▪ Kiểm tra và bảo dưỡng phương tiện định kỳ

Chương trình kiểm tra và bảo dưỡng định kỳ có vai trò rất lớn trong kiểm soát khí thải đối với các PTVT đang trong sử dụng. Mức phát thải các chất ô nhiễm, đặc biệt là phát thải bụi, cao hơn rất nhiều lần ở các động cơ

**Bảng 1. Hiệu quả giảm phát thải đối với giải pháp tăng cường phương tiện vận tải khách công cộng**

Thông số/chất ô nhiễm	Xe buýt	Xe máy	So sánh xe buýt với xe máy (số lần)	So sánh dòng xe máy tương đương với xe buýt (số lần)
<b>Sức chứa</b>				
Sức chứa trung bình của một xe buýt trong dòng xe buýt hiện tại của Hà Nội	66	2	33	66
<b>Hệ số phát thải các chất ô nhiễm (g/km)</b>				
CO	3,68	11,36	-	374,72
VOC	1,27	1,11	1,1	36,60
NOx (tính theo N)	19,05	0,12	153,6	4,09
SO2	0,15	0,01	16,7	0,30
PM10	2,96	0,09	33,6	2,90
CO2	1471	43,97	33,5	1451,04

**Ghi chú:** Hệ số phát thải các chất ô nhiễm đối với xe máy được trích dẫn từ nghiên cứu, trong đó hệ số phát thải của phương tiện được xác định bởi cùng một phương pháp như trong nghiên cứu này.

Dấu (-) thể hiện hệ số phát thải của xe buýt nhỏ hơn xe máy.

không được bảo dưỡng hoặc các xe qua sử dụng với chế độ bảo dưỡng kém.

▪ **Tuần hoàn khí thải (Exhaust Gas Recirculation - EGR)**

Đây là một kỹ thuật được áp dụng để làm giảm phát thải NOx. Trong giải pháp này, động cơ được thiết kế để đưa khí thải tuần hoàn trở lại hệ thống hút gió động cơ, từ đó làm giảm nhiệt độ đốt cháy và giảm phát thải NOx. Nồng độ lưu huỳnh trong nhiên liệu nên được giới hạn đến 500 ppm để đảm bảo các van điều khiển của hệ thống tuần hoàn không bị ăn mòn.

▪ **Nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông đô thị**

Nếu mật độ các phương tiện tham gia giao thông lớn, tỷ lệ thời gian các xe chạy ở chế độ chuyển tiếp (tăng giảm tốc liên tục) cao, do đó

làm gia tăng mức phát thải của phương tiện. Do đó, cơ sở hạ tầng giao thông đô thị đóng vai trò quan trọng trong việc giảm ùn tắc giao thông, cải thiện đặc trưng lái ngoài thực tế của PTVT, qua đó giảm phát thải.

**2. Hiệu quả giảm phát thải đối với một số giải pháp giảm thiểu ô nhiễm trong lĩnh vực giao thông vận tải – thực tiễn tại Hà Nội**

**2.1. Phát triển hệ thống vận tải khách công cộng bằng xe buýt**

Đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông công cộng được xem như là một trong những giải pháp để cải thiện chất lượng không khí đô thị tại Việt Nam trong những năm gần đây. Do đó, riêng Hà Nội, từ năm 2001 đến năm 2017 số lượng các tuyến xe buýt đã tăng 3 lần và số xe buýt tăng 4,2 lần. Hiệu quả giảm thiểu

**Bảng 2. Hiệu quả giảm phát thải của BRT so với buýt truyền thống**

Các thông số so sánh	BRT	Buýt truyền thống	Phần trăm khác biệt so với buýt truyền thống (%)
<b>Đặc trưng lái ngoài thực tế</b>			
Tỉ lệ thời gian chạy ổn định ở vận tốc trung bình (Pcr) (%)	14,09	8,34	68,9
Tỉ lệ thời gian hoạt động ở chế độ không tải (Pidle) (%)	7,01	8,34	-15,9
Vận tốc trung bình (Vavr) (km/h)	21,50	16,59	29,6
Công suất riêng cực đại (VSPmax) (W/kg)	23,48	31,70	-25,9
<b>Hệ số phát thải các chất ô nhiễm (g/km)</b>			
CO	2,56	3,68	-30,4
VOC	0,66	1,27	-48,0
NOx (tính theo Nitơ)	8,65	19,05	-54,6
SO2	0,09	0,15	-40,0
PM10	2,87	2,96	-3,0
CO2	863,73	1471	-41,3
Ghi chú: dấu (-) là mức phát thải chất ô nhiễm được giảm thiểu			

ô nhiễm khi đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông công cộng bằng xe buýt và giảm số lượng phương tiện cá nhân được đánh giá thông qua phân tích hệ số phát thải và sức chứa của hai loại hình vận tải này.

Như có thể thấy trên Bảng 1, hầu hết tất cả các hệ số phát thải chất ô nhiễm của xe buýt tại Hà Nội đều cao hơn xe máy, trừ CO do xe máy sử dụng nhiên liệu xăng. Tuy nhiên, nếu so sánh dựa trên năng lực vận chuyển thì có thể thấy rằng để vận chuyển được số lượng khách bằng xe buýt, thì cần tới 33 xe máy hoạt động đồng thời, gọi là dòng xe máy tương đương. Khi đó, hệ số phát thải đối với các chất ô nhiễm như CO, VOC và SO<sub>2</sub> của dòng xe máy tương đương đã lớn hơn so với một xe buýt lần lượt là 102, 29 và 2 lần. Hệ số phát thải các chất ô nhiễm khác là khá tương đồng giữa xe buýt và dòng xe máy tương đương. Nói cách khác, phát triển hệ thống giao thông công cộng, hạn chế phương tiện vận tải cá nhân là một giải pháp tích cực nhằm hạn chế ô nhiễm do hoạt động của các PTVT.

## 2.2. Phát triển hệ thống xe buýt nhanh BRT

Từ tháng 12 năm 2016, Hà Nội đã chính thức khai trương tuyến xe buýt nhanh (BRT) đầu tiên nhằm nâng cao năng lực vận chuyển và giảm thiểu phát thải. BRT là xe buýt được hoạt động trên làn đường riêng và có hệ thống giao thông ưu tiên hỗ trợ để tạo ra tốc độ di chuyển nhanh hơn và tần suất vận tải lớn hơn so với buýt truyền thống. Do đó, đặc trưng lái ngoài thực tế là sự khác biệt lớn nhất giữa buýt truyền thống và BRT.

Như trình bày trong Bảng 2, các thông số đặc trưng lái ngoài thực tế của BRT có sự khác biệt đáng kể mặc dù vận tốc trung bình của BRT chỉ lớn hơn gấp 1,3 lần so với buýt truyền thống. Trong đó, các thông số đặc trưng lái mà có tác động làm gia tăng mức phát thải khi giá trị của nó càng lớn như Pi và VSPmax đều giảm khi so sánh giữa buýt truyền thống và BRT. Kết quả này cũng gợi mở rằng mức phát thải của BRT sẽ giảm so với buýt truyền thống. Thực tế kết quả mô phỏng phát thải như trình bày trong Bảng 2 đã chứng minh

**Bảng 3. Hiệu quả giảm phát thải đối với các giải pháp sử dụng nhiên liệu sạch**

Chất ô nhiễm	EF ứng với trạng thái nền (g/km)	Loại nhiên liệu			
		CNG		LPG	
		EF (g/km)	Mức thay đổi (%)	EF (g/km)	Mức thay đổi (%)
CO	3,68	8,69	136	22,63	514
VOC	1,27	0,21	- 83	0,59	-53
NO <sub>x</sub> (tính theo N)	19,05	0,54	- 97	0,63	-96
SO <sub>2</sub>	0,15	0,00035	-99	0,0027	-98
PM <sub>10</sub>	2,96	0,004	-99	0,01	-99
CO <sub>2</sub>	1471	158	-89	1122	-23
CH <sub>4</sub>	0	1,89	↑	0,23	↑

Ghi chú: dấu (-) là mức phát thải chất ô nhiễm được giảm thiểu; ↑ là tăng so với trạng thái nền.



nhận định này. Theo số liệu trên Bảng 2, mức phát thải các chất ô nhiễm của BRT đều nhỏ hơn so với buýt truyền thống, hiệu quả giảm phát thải có thể đạt từ 3,0 ÷ 54,6%. Trong đó, mức giảm phát thải đối với NOx là cao nhất, đạt ~55%. Điều này có thể được giải thích bởi mức phát thải NOx dao động rất lớn giữa các chế độ hoạt động của phương tiện như đã được chỉ ra trong, mà sự khác biệt về tỉ lệ các chế độ hoạt động giữa BRT và buýt truyền thống là lớn nhất.

### 2.3. Sử dụng nhiên liệu sạch hơn

Giảm hàm lượng S trong nhiên liệu điêzen (DO) hay chuyển đổi sang sử dụng nhiên liệu CNG hoặc LPG được coi là các giải pháp liên quan đến sử dụng nhiên liệu sạch hơn. Hiệu quả giảm phát thải đối với các giải pháp về sử dụng nhiên liệu sạch được đánh giá dựa trên kết quả mô phỏng phát thải theo nhiên liệu CNG và LPG và theo dữ liệu lái ngoài thực tế của xe buýt truyền thống hiện nay, chi tiết được trình bày trong.

Từ Bảng 3 có thể thấy rằng, hầu hết lợi ích về giảm phát thải đối với các chất ô nhiễm không khí đều có thể đạt được khi chuyển sang sử dụng nhiên liệu sạch. Hiệu quả giảm phát thải có thể đạt 99% đối với SO<sub>2</sub> và PM<sub>10</sub>. CNG và LPG hầu như không chứa S và N, tuy nhiên DO lại chứa một lượng nhất định các nguyên tố này. Do vậy, khi chuyển đổi từ DO sang CNG hoặc LPG có thể giảm đáng kể phát thải SO<sub>2</sub> và NOx.

### 2.4. Siết chặt tiêu chuẩn phát thải đối với phương tiện

Hiện nay, nước ta đã áp dụng tiêu chuẩn Euro IV đối với ô tô chạy bằng DO được sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới theo Thông báo số 126/TB-VPCP ngày 10/03/2017 của Thủ tướng Chính phủ. Riêng đối với các xe đã tham gia giao thông sản xuất sau năm 2008, vẫn áp dụng Mức 2 (tương đương Euro II) từ 01/01/2020 theo Quyết định số 16/2019/QĐ-TTg về việc quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô tham gia giao thông và xe ô tô đã qua sử dụng nhập khẩu.

**Bảng 4. Hiệu quả giảm phát thải thống qua việc siết chặt tiêu chuẩn khí thải**

Chất ô nhiễm	Hệ số phát thải (g/km)		Mức giảm phát thải (%)
	Euro II	Euro IV	
CO	3,68	0,30	-92
VOC	1,27	0,05	-96
NOx (tính theo N)	19,05	7,89	-59
SO <sub>2</sub>	0,15	0,013	-91
PM <sub>10</sub>	2,96	0,50	-83
CO <sub>2</sub>	1471	1192	-19

Ghi chú: dấu (-) là mức phát thải chất ô nhiễm được giảm thiểu

Theo Bảng 4, hiệu quả giảm phát thải các chất ô nhiễm đều đạt được khi chúng ta siết chặt tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện. Khi áp tiêu chuẩn Euro IV đối với xe buýt của Hà Nội, chúng ta có thể giảm phức phát thải các chất ô nhiễm từ 19 ÷ 96%.

(... xem tiếp trang 16)

# MỘT SỐ VẤN ĐỀ PHÁP LÝ ĐẶT RA ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ VẬN TẢI HÀNH KHÁCH TRONG XU HƯỚNG “KINH TẾ CHIA SẺ”

Th.S Nguyễn Ngọc Anh<sup>11</sup>



Ảnh minh họa dịch vụ vận tải hành khách của Grab.  
Nguồn: Internet

## 1. Kinh tế chia sẻ và cách thức mới trong vận tải hành khách

Xu hướng “kinh tế chia sẻ” (sharing economy) mới xuất hiện nhưng có tốc độ phát triển khá nhanh và ngày càng trở nên phổ biến ở các nước. Nó là một mô hình thị trường kết hợp giữa sở hữu và chia sẻ, trong đó đề cập đến vai trò ngang hàng (peer – to – peer network) dựa trên sự chia sẻ quyền sử dụng hàng hóa và dịch vụ nhằm gia tăng lợi ích cho các bên tham gia<sup>12</sup>.

Trong xu hướng phát triển của nền “kinh tế chia sẻ”, hoạt động dịch vụ vận tải hành khách trên thị trường bắt đầu xuất hiện cách thức mới – được thực hiện thông qua phương tiện

11. Giảng viên Khoa Pháp luật Kinh tế, Trường Đại học Luật Hà Nội.

12. Vụ Kinh tế Tổng hợp – Ban Kinh tế Trung ương, Báo cáo giới thiệu “Một số vấn đề về kinh tế chia sẻ”, <https://kinhtetrunguong.vn/thong-tin-chuyen-de> (cập nhật ngày 9/9/2020).

điện tử dưới hình thức thông điệp dữ liệu – được biết đến với các ứng dụng gọi xe như Uber, Grab, Go Viet, Bee.... với ưu điểm tiện lợi, nhanh chóng và chủ động cho cả tài xế cũng như khách hàng.

Hoạt động vận tải hành khách kể trên diễn ra như sau: một doanh nghiệp tạo ra môi trường hạ tầng kỹ thuật, nền tảng công nghệ như website, phần mềm ứng dụng (doanh nghiệp A). Sau đó doanh nghiệp A thu hút các chủ thể có nhu cầu chia sẻ quyền sử dụng xe máy, ô tô thuộc sở hữu của mình (tài xế B). Doanh nghiệp A tiến hành quảng cáo về cơ sở hạ tầng điện tử của mình ra công chúng. Mỗi một website, phần mềm ứng dụng sẽ cung cấp thông tin về tài xế, dịch vụ, cho phép khách hàng xem xét về giá, lựa chọn dịch vụ phù hợp với yêu cầu của mình. Doanh nghiệp A thu phí tài xế B tùy theo điều kiện đã đặt ra.

## 2. Những vấn đề pháp lý đặt ra

### 2.1. Tính hợp pháp của hoạt động vận tải hành khách trong xu hướng kinh tế chia sẻ

Khi Uber xuất hiện và mở rộng tại một số quốc gia, đã có những quan điểm khác nhau về việc đánh giá tính hợp pháp của hoạt động này. Nhìn chung, quan điểm về mô hình kinh doanh như Uber được chia thành 4 nhóm ý kiến:

- Thứ nhất, một số quốc gia cho rằng đây là *hoạt động trái phép*: Panama<sup>13</sup>, Chile<sup>14</sup>, Rumani<sup>15</sup>.

- Thứ hai, một số quốc gia cho rằng đây là *hoạt động kết nối vận tải*: Canada, Hoa Kỳ (áp dụng tùy vào mỗi bang), Brazil, Kenya, Úc, Phillipines<sup>16</sup>, Trung Quốc<sup>17</sup>.

- Thứ ba, một số quốc gia cho rằng đây là *hoạt động vận tải*: Colombia, Nam Phi, Nigeria, Ai Cập, New Zealand, Indonesia, Thái Lan, Ấn Độ<sup>18</sup>, Việt Nam.

- Thứ tư, một số quốc gia *chưa xếp loại rõ ràng*: Argentina, Hàn Quốc, Thụy Điển, Pháp<sup>19</sup>.

Tại Việt Nam, theo Điều 6 Luật Đầu tư năm 2014, Điều 6 Luật Đầu tư năm 2020, mô hình kinh doanh dịch vụ vận tải trong xu hướng chia sẻ (như mô tả trong mục 1) không phải là một trong các ngành nghề cấm đầu tư kinh doanh. Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 01 năm 2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đã xác định: "*Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là việc thực hiện ít nhất một trong các công đoạn chính của hoạt động vận tải (trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải) để vận chuyển hành khách, hàng hoá trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi*". Như vậy, với cách thức

13. <https://newsroompanama.com/news/panama/uber-spells-pirate-panama> (cập nhật ngày 9/9/2020)

14. <https://www.reuters.com/article/us-chile-uber-tech-idUSKCN0X42RT> (cập nhật ngày 9/9/2020)

15. <https://www.romania-insider.com/new-law-makes-uber-app-illegal-in-romania> (cập nhật ngày 9/9/2020)

16. TS. Võ Trí Hào, Khoa Luật, Đại học Kinh tế TP HCM (2016), Bản chất pháp lý của mô hình kinh doanh Uber, Toạ đàm thảo luận chính sách về Quản lý hoạt động kinh doanh dịch vụ thương mại điện tử xuyên biên giới của Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế trung ương (26/10/2016), phụ lục 1

17. [https://ipkey.eu/sites/default/files/documents/resources/PRC\\_E-Commerce\\_Law.pdf](https://ipkey.eu/sites/default/files/documents/resources/PRC_E-Commerce_Law.pdf)

18. TS. Võ Trí Hào, Khoa Luật, Đại học Kinh tế TP HCM (2016), Bản chất pháp lý của mô hình kinh doanh Uber, Toạ đàm thảo luận chính sách về Quản lý hoạt động kinh doanh dịch vụ thương mại điện tử xuyên biên giới của Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế trung ương (26/10/2016), phụ lục 1

19. TS. Võ Trí Hào, Khoa Luật, Đại học Kinh tế TP HCM (2016), Bản chất pháp lý của mô hình kinh doanh Uber, Toạ đàm thảo luận chính sách về Quản lý hoạt động kinh doanh dịch vụ thương mại điện tử xuyên biên giới của Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế trung ương (26/10/2016), phụ lục 1

hoạt động hiện nay, mô hình kinh doanh như Grab, Bee... đang được xếp vào nhóm cung ứng dịch vụ vận tải tại Việt Nam.

## 2.2. Sự thống nhất về bản chất của hoạt động môi giới thương mại điện tử

### 2.2.1. Trên thế giới

#### a. Liên minh châu Âu

Ngày 29 tháng 10 năm 2014, Taxi Elite – một hiệp hội taxi chuyên nghiệp tại Barcelona đã kiện Uber Systems Tây Ban Nha – một công ty con của Uber vi phạm pháp luật của Tây Ban Nha, có dấu hiệu hành nghề trái pháp luật và cạnh tranh không lành mạnh. Do vụ việc có liên quan đến nhiều nước Châu Âu và pháp luật chung của Cộng đồng Châu Âu cũng như phần mềm Uber mang tính quốc tế, Tòa án Tây Ban Nha đã quyết định tạm ngừng vụ kiện tại Tây Ban Nha và đề nghị Tòa án Công lý Châu Âu (European Court of Justice - ECJ) đưa ra phán quyết sơ thẩm về câu hỏi chính: *Liệu hoạt động vì lợi nhuận của Uber Systems Tây Ban Nha, bao gồm việc đóng vai trò trung gian giữa chủ phương tiện và người có nhu cầu đi lại trong thành phố, nhờ vào việc quản lý các nguồn lực công nghệ thông tin, giao diện và ứng dụng phần mềm trên điện thoại di động và nền tảng công nghệ, cho phép họ kết nối với nhau, phải chăng được xem là dịch vụ vận tải đơn thuần hay phải được xem là dịch vụ trung gian qua thiết bị điện tử hoặc dịch vụ tin học?*

Ngày 20 tháng 12 năm 2017, ECJ đã ra phán quyết<sup>20</sup>. Tại đoạn 39 của nội dung phán quyết của ECJ có xác định hai luận điểm chính để kết luận Uber không phải là một dịch vụ trung gian mà là một dịch vụ trong lĩnh vực

vận tải: *Thứ nhất*, Uber sở hữu một ứng dụng mà nếu không có ứng dụng đó, các tài xế không thể cung cấp dịch vụ vận tải, người có nhu cầu đi xe không thể sử dụng được dịch vụ cung cấp bởi tài xế. Ngoài ra, Uber có ảnh hưởng quyết định đến điều kiện mà dịch vụ đó cung cấp; *Thứ hai*, Uber xác định chi phí vận chuyển tối đa thông qua ứng dụng, công ty sẽ nhận được số tiền đó từ khách hàng trước khi trả một phần cho người lái xe không chuyên nghiệp, và Uber thực hiện sự kiểm soát nhất định về chất lượng của các phương tiện, các tài xế và hành vi của họ, trong một số trường hợp, có thể dẫn đến việc loại trừ các lái xe tham gia vào hệ thống. Theo đó, Tòa án kết luận, dịch vụ của Uber phải được coi là một phần không thể tách rời của dịch vụ tổng thể mà thành phần chính là một dịch vụ vận tải<sup>21</sup>.

#### b. Hoa Kỳ

Chính quyền bang California (Mỹ) là bang đầu tiên biểu quyết với số phiếu 5-0 để thông qua Luật quản lý các dịch vụ đi chung xe bao gồm Uber, Lyft, Side Car, được xây dựng bởi Ủy ban Các dịch vụ tiện ích Công cộng bang California<sup>22</sup>. Theo đó, chính quyền đồng ý rằng các loại hình này dựa trên sự sắp đặt trước, khác với loại hình taxi. Các công ty này được xếp loại là những “doanh nghiệp kết nối vận tải” (Transportation Network Companies - TNC), được định nghĩa trong Luật như sau: *“Doanh nghiệp kết nối vận tải là một tổ chức – có thể dưới dạng công ty, liên doanh, một chủ thể hoặc bất cứ dạng nào khác, [...] cung cấp dịch vụ vận tải trả tiền theo sắp đặt trước, sử dụng phần mềm hoặc giao thức trực tuyến cho phép kết nối giữa hành khách vào tài xế*

20. <http://curia.Europa.eu/juris/document/document.jsf?text=elite%2Btaxi&docid=198047&pageIndex=0&doclang=EN&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=61830#ctx1>

21. Đoạn 41 Bản án của ECJ ngày 20 tháng 12 năm 2017

22. TS. Võ Trí Hào, khoa Luật, Đại học Kinh tế TP HCM (2016), Bản chất pháp lý của mô hình kinh doanh Uber, Toạ đàm thảo luận chính sách về Quản lý hoạt động kinh doanh dịch vụ thương mại điện tử xuyên biên giới của Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế trung ương (26/10/2016), phức lục 2



*sử dụng phương tiện cá nhân để vận chuyển*". Mục tiêu của Luật này nhằm bảo đảm sự an toàn của cộng đồng, khuyến khích các sáng kiến ứng dụng công nghệ để nâng cao cuộc sống. Để đạt được mục tiêu đó, chính quyền bang đã đưa ra 28 quy định mà các công ty mạng vận tải cần tuân thủ để hoạt động hợp pháp gồm các quy định an toàn, các quy định pháp lý.

Thời điểm đó, thủ đô Washington, tiểu bang Illinois, thành phố New Orleans (tiểu bang Louisiana), bang Virginia, thành phố Seattle (tiểu bang Washington)... cũng đã có các quy định tương tự để đưa hình thức "đi chung xe" của Uber vào khuôn khổ pháp luật.

Tại Mỹ, quan điểm về việc tài xế Uber có phải là nhân viên công ty này không vẫn còn là điều chưa thống nhất theo từng bang. Năm 2017, một phiên tòa phúc thẩm cấp bang tại Florida cho rằng tài xế Uber không phải là nhân viên của công ty này, căn cứ theo luật Florida. Tuy nhiên, các cơ quan chức năng khác tại California và New York lại nói, căn cứ theo luật của những nơi đó, tài xế Uber chính là các nhân viên của công ty. Phán quyết của thẩm phán Baylson ngày 12 tháng 4 năm 2018 là phán quyết đầu tiên khẳng định tài xế Uber không phải nhân viên công ty này căn cứ theo luật pháp liên bang. Phán quyết của ông Baylson đưa ra hai tháng sau khi một thẩm phán liên bang tại San Francisco tuyên bố các nhân viên giao đồ ăn của công ty Grubhub không phải là nhân viên của công ty này<sup>23</sup>.

### 2.2.2. Tại Việt Nam

Theo định nghĩa về kinh doanh vận tải bằng ô tô tại khoản 2, Điều 3, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17 tháng 1 năm 2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, dịch vụ vận tải hành khách trong xu hướng kinh tế chia sẻ

được xếp vào nhóm dịch vụ vận tải. Cũng theo Nghị định này, hình thức vận tải hành khách bằng xe ô tô gồm: kinh doanh vận tải bằng ô tô theo tuyến cố định, kinh doanh vận tải bằng xe buýt theo tuyến cố định, kinh doanh vận tải bằng xe taxi, kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, kinh doanh vận tải khách du lịch bằng xe ô tô. Nếu để nhận diện, thì chỉ có thể xếp mô hình kinh doanh này vào nhóm vận tải hành khách theo hợp đồng.

Tuy nhiên, khoản 3, Điều 7 của Nghị định có nêu nghĩa vụ của đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và lái xe là: "a. Chỉ được ký hợp đồng vận chuyển với người thuê vận tải có nhu cầu thuê cả chuyến xe[...]; b. Không được gom khách, đón khách ngoài danh sách đính kèm theo hợp đồng đã ký do đơn vị kinh doanh vận tải cung cấp". Để thi hành quy định trên, một trong những điểm đặc trưng – "chia sẻ chuyến đi", "đi chung xe" – không thể tồn tại.

### 3. Hoàn thiện pháp luật điều chỉnh hoạt động môi giới thương mại điện tử ở nước ta

Hoạt động vận tải hành khách trong xu hướng "kinh tế chia sẻ" là sự phát triển tất yếu phù hợp với trình độ phát triển của lực lượng sản xuất. Nó giúp giảm thiểu tối đa chi phí sản xuất, đem lại lợi ích cho người tiêu dùng khi họ được hưởng sản phẩm chất lượng tốt, tiết kiệm chi phí. Việc nhận diện bản chất pháp lý của hoạt động này ở các quốc gia còn khác nhau. Mỗi quan điểm có những điểm hợp lý nhất định. Bên cạnh đó, cần tiếp cận vấn đề không chỉ ở góc độ khoa học hàn lâm thuần túy, mà còn quan tâm đến hệ quả về dân sinh, công nghệ, nguồn thu thuế và sự phát triển chung của xã hội. Chính vì vậy, việc hoàn thiện pháp luật, tạo khung pháp lý để điều chỉnh những hình thức, cách thức kinh doanh mới

23. <https://congnghe.tuoiitre.vn/tham-phan-my-phan-tai-xe-uber-khong-phai-nhan-vien-cong-ty-nay-20180413095154642.htm> (truy cập ngày 9/9/2020)

trong bối cảnh cách mạng 4.0 là rất cần thiết.

***Thứ nhất, cần hoàn thiện các quy định pháp luật điều chỉnh hoạt động dịch vụ vận tải trong xu hướng kinh tế chia sẻ theo hướng cởi mở hơn***

Hiện nay, theo quy định của pháp luật Việt Nam, những doanh nghiệp kết nối tài xế với hành khách mà có quyết định giá cước thì được coi là cung cấp dịch vụ vận tải chứ không phải môi giới.

Doanh nghiệp sở hữu ứng dụng gọi xe hiện nay, nếu muốn trở thành bên môi giới kết nối, thì cần chứng minh mình có tính độc lập nhất định với bên sở hữu xe. Những yếu tố cần xét đến như: không quyết định giá cả, không điều hành xe, quan hệ với tài xế không phải là quan hệ lao động, không mang tính chi phối... Với các hoạt động môi giới truyền thống, phạm vi công việc vốn được thống nhất như vậy. Tuy nhiên, với môi giới thương mại điện tử, việc đưa ra điều kiện trên để đánh giá tính độc lập và xem xét phạm vi công việc, e rằng hơi khiến cứng và thiếu sự cởi mở. Cơ sở hạ tầng không gian mạng tất yếu đòi hỏi những sự hỗ trợ gia tăng về dịch vụ của các chủ thể môi giới đối với khách hàng trong hoạt động nghề nghiệp của mình. Nói cách khác, nếu không đưa ra khung giá chung thống nhất, không tạo cho mình một giá trị sử dụng thuyết phục thì chủ thể môi giới thương mại điện tử không thể tồn tại.

Trong mô hình kinh doanh này, giá trị mới to lớn nhất chính ở việc chia sẻ phương tiện, quãng đường. Điều đó đem lại hiệu quả to lớn về kinh tế, hiệu suất sử dụng. Cho dù coi đây là môi giới vận tải hay dịch vụ vận tải, pháp luật cũng nên ghi nhận tiện ích chia sẻ phương tiện và quãng đường của những chủ thể liên quan.

***Thứ hai, cần quy định rõ điều kiện đối với chủ thể sở hữu nền tảng ứng dụng và tài xế***

Vướng mắc nhất hiện nay đối với hoạt

động vận tải hành khách trong xu hướng “kinh tế chia sẻ” là việc chưa quy định rõ ràng về điều kiện của chủ thể tham gia. Điều đó gây ra sự hoài nghi về tình trạng cạnh tranh không công bằng với các chủ thể kinh doanh hàng hóa, dịch vụ truyền thống, trốn thuế, không minh bạch thông tin, không đảm bảo an toàn cho khách hàng...

Do vậy, cần xác định rõ điều kiện của chủ thể sở hữu nền tảng ứng dụng: đăng ký kinh doanh với cơ quan nhà nước, đăng ký hoạt động sàn giao dịch thương mại điện tử mà mình tạo lập để tiến hành môi giới, đảm bảo và chịu trách nhiệm về tư cách pháp lý của tài xế. Ngoài ra, hoạt động này sử dụng phương tiện kết nối mạng không tồn tại ranh giới lãnh thổ quốc gia. Điều đó dễ nảy sinh các vấn đề pháp lý phức tạp liên quan đến nghĩa vụ nộp thuế, ràng buộc trách nhiệm pháp lý với các bên liên quan... Với tư cách là chủ thể sở hữu nền tảng công nghệ, đặc biệt vận tải hành khách là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, pháp luật nên đặt thêm những điều kiện mang tính đặc thù liên quan đến việc cung cấp dịch vụ qua biên giới: nhóm các quy định an toàn và nhóm các quy định pháp lý.

***Thứ ba, cần xây dựng chính sách giám sát linh hoạt để hạn chế tối đa việc thất thoát thuế***

Về nguyên tắc, các ngân hàng đều nắm được thông tin các khoản thanh toán chuyển khoản, nhưng để tổng hợp xác định là không dễ vì các khoản thanh toán rất nhỏ lẻ nên thu thuế qua ngân hàng là khó thực hiện. Sự phối hợp nêu trên sẽ đạt hiệu quả trong công tác thanh tra, kiểm tra thuế để xác định doanh thu khi có dấu hiệu trốn thuế.



Ảnh minh họa hệ thống camera giám sát giao thông. Nguồn: Internet

## NÂNG CAO HIỆU QUẢ ỨNG DỤNG CÔNG NGHỆ TRONG XỬ LÝ VI PHẠM PHÁP LUẬT VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở NƯỚC TA

TS. Khuất Việt Hùng<sup>24</sup>

**T**rong bảo đảm an toàn giao thông (ATGT) và xây dựng văn hóa giao thông, vấn đề phát hiện và xử lý kịp thời vi phạm đóng một vai trò rất quan trọng, vừa là khâu cuối cùng để chấm dứt vi phạm, nhưng cũng vừa đóng vai trò phòng ngừa, răn đe, giáo dục. Thiếu xử lý vi phạm thì các trụ cột trong bảo đảm ATGT sẽ không bền chắc, cũng sẽ không có văn hóa giao thông. Bài viết này đề xuất một số giải pháp nâng cao hiệu quả công tác xử lý vi phạm giao thông đường bộ trong thời gian tới.

24. Phó Chủ tịch Chuyên trách Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia

## 1. Thực trạng xử lý vi phạm trật tự ATGT

Trong thời gian vừa qua, các cơ quan chức năng đã đẩy mạnh việc ứng dụng khoa học công nghệ trong giám sát xử lý vi phạm, như việc lắp đặt hệ thống camera giao thông giám sát và phạt nguội, ứng dụng hệ thống thiết bị giám sát hành trình để quản lý thời gian làm việc của lái xe, tốc độ, lộ trình và dừng đỗ.... Những điều đó cho thấy công tác phát hiện và xử lý vi phạm trật tự ATGT đã có nhiều cố gắng và đạt được những kết quả nhất định.

Tuy nhiên, theo báo cáo của Bộ Công an, số lượng hành vi vi phạm quy định pháp luật về trật tự an toàn giao thông (TTATGT) còn rất lớn, từ 2009-2019, lực lượng Công an các cấp đã xử phạt 53,56 triệu trường hợp vi phạm quy định pháp luật về TTATGT. Theo phân tích số liệu các vụ tai nạn giao thông (TNGT), những vi phạm chủ yếu dẫn đến TNGT đường bộ là các hành vi điều khiển phương tiện đi sai phần đường, làn đường, vi phạm về tốc độ, phóng nhanh vượt ẩu, vi phạm hiệu lệnh của hệ thống tín hiệu, biển báo giao thông, không sử dụng mũ bảo hiểm, không thắt dây bảo hiểm... Nghiêm trọng hơn, rất nhiều hành vi vi phạm quy tắc giao thông do người điều khiển phương tiện có sử dụng rượu bia hay ma túy, hoặc do người lái xe đang trong trạng thái mất tập trung do sử dụng điện thoại di động, hoặc xem phim, ảnh.

Không khó để tìm ra tại các nút giao thông, khi có sự hiện diện của lực lượng chức năng thì người tham gia giao thông có ý thức tuân thủ tốt, nhưng khi lực lượng chức năng dời đi thì tình trạng vi phạm lại diễn ra khá phổ biến. Tình trạng có nhiều camera giao thông cho một vị trí, hoặc tình trạng bỏ lại hàng nghìn giấy phép lái xe tại cơ quan chức năng... cho thấy thông tin của mỗi cơ quan đơn vị đang được thu thập một cách đơn lẻ, riêng rẽ mà chưa có sự phối hợp, chia sẻ thông tin một

cách hiệu quả. Đây chỉ là một số minh chứng rất cụ thể về thực trạng này hiện nay.

Một số hành vi có mức độ đặc biệt nghiêm trọng, uy hiếp tới tính mạng của người dân (như việc vi phạm đặc biệt nghiêm trọng về nồng độ cồn) nhưng hiện nay mới chỉ bị xử lý hành chính nếu chưa xảy ra hậu quả.

Một số hành vi bị phát hiện nhưng không thể xử phạt nguội do không có thông tin cập nhật về chủ phương tiện, lái xe và địa chỉ, hoặc người vi phạm không chấp hành... Tỷ lệ người vi phạm chấp hành quyết định xử phạt nguội hiện nay còn khá thấp, dao động từ 20-50% tùy địa phương (ví dụ năm 2018 TP HCM phát hiện khoảng hơn 30.000 trường hợp nhưng chỉ xử lý phạt nguội được 6.000), cho thấy đây là một vấn đề còn khá nhiều tồn tại cần giải quyết.

## 2. Phân tích một số nguyên nhân chính từ góc độ pháp luật

Thực tế các quốc gia trên thế giới cho thấy, không có quốc gia nào đủ nguồn lực để bố trí nhân lực thường xuyên liên tục ở tất cả các nơi trong giám sát xử lý vi phạm trực tiếp. Bởi vậy, xử phạt nguội hiệu quả là một xu hướng tất yếu khách quan, một đòi hỏi đang đặt ra từ cuộc sống.

Hiệu quả xử phạt nguội tại Việt Nam hiện nay chưa cao, do mới chú trọng đầu tư trang thiết bị xử phạt nguội, nhưng các nền tảng cho hoạt động xử phạt nguội còn chưa được quan tâm. Trong số các nền tảng này, bất cập về thông tin dữ liệu, và bất cập về quy định pháp luật đang là những cản trở lớn trong việc đề xuất các giải pháp phòng chống TNGT, cũng như công tác tham mưu, chỉ đạo điều hành các giải pháp ATGT, xử lý vi phạm TTATGT trên toàn quốc.

Dù mức độ ứng dụng KHCN tới đâu thì cơ quan quản lý cũng cần biết thông tin cập



nhật của người lái (bao gồm cả chủ sở hữu và người sử dụng) và phương tiện để có thể xử lý vi phạm hiệu quả – tuy nhiên hiện nay hệ dữ liệu về địa chỉ tại Việt Nam đang là một vấn đề khá phức tạp. Hệ thống thông tin địa chỉ chưa được mã hóa và gán đầy đủ cho tất cả các địa chỉ dẫn tới việc liên thông với các dữ liệu khác, quản lý, thông báo và cưỡng chế thực thi gặp khó khăn.

Hiện nay, rất khó xác định còn bao nhiêu xe máy đang thực sự lưu hành trong tổng số khoảng 70 triệu xe máy đăng ký, trong khi công tác quản lý chính chủ với phương tiện còn nhiều bất cập, ảnh hưởng tới hiệu quả của công tác xử phạt nguội. Ngoài ra, rất nhiều loại phương tiện về bản chất là xe cơ giới (xe điện, xe đạp điện có công suất lớn, xe máy điện) được đối tượng học sinh, sinh viên sử dụng khá phổ biến, tuy nhiên công tác đăng ký, quản lý đối với loại hình này còn nhiều khó khăn. Đây cũng là nguyên nhân dẫn tới TNGT với nhóm trẻ em học sinh hiện nay cao và đang diễn biến phức tạp.

Về mặt quy định pháp luật, hiện nay chưa có các quy định bắt buộc phải cập nhật địa chỉ đối với chủ sở hữu, người sử dụng và phương tiện khi có sự thay đổi về địa chỉ. Chưa có quy định rõ ràng về trách nhiệm pháp lý của chủ sở hữu phương tiện khi phương tiện sở hữu có liên quan tới hành vi vi phạm. Đây là những rào cản lớn đối với việc xác định, xử lý trách nhiệm, gửi giấy phạt nguội.

Quy định xử phạt vi phạm hành chính hiện chưa cho phép xử phạt lũy tiến với tái phạm. Cũng chưa có quy định pháp luật rõ ràng về xây dựng hệ dữ liệu quốc gia về vi phạm trật tự an toàn giao thông, thống kê tai nạn giao thông và cơ chế chia sẻ thông tin giữa các ngành Công an, Giao thông vận tải, Y tế, Bảo hiểm, Tài chính và chính quyền địa phương để quản lý tái phạm và xử phạt lũy tiến với tái

phạm. Chính bởi vậy, sau khi nộp phạt xong thì hồ sơ lái xe lại như mới, do đó tác dụng giáo dục răn đe không cao.

Trong trường hợp chủ thể vi phạm không chấp hành quyết định xử phạt (các trường hợp không hợp tác, đôi co, chống đối, hành hung lực lượng thực thi công vụ trong bảo đảm TTATGT, nhiều lần không chấp hành quyết định xử phạt), hoặc vi phạm đặc biệt nghiêm trọng thì cần cưỡng chế thực thi, xử lý vi phạm qua hệ thống tư pháp. Tuy nhiên, hiện nay quy trình thủ tục theo cách thức này còn mất nhiều thời gian và phức tạp, hiệu quả chưa cao, trong khi nhiều quốc gia đã xây dựng án lệ cho nhiều hành vi vi phạm điển hình và xử phạt qua hệ thống tư pháp trong vòng 24-48 giờ đồng hồ.

Thực trạng lái xe vi phạm từ doanh nghiệp này, tỉnh này đã sang doanh nghiệp khác, tỉnh khác tiếp tục hành nghề, tình trạng thiếu thông tin khi thực thi nhiệm vụ cho thấy công tác phối hợp giữa các lực lượng trong bảo đảm trật tự an toàn giao thông vẫn còn những hạn chế.

### **3. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả ứng dụng công nghệ trong xử lý vi phạm giao thông đường bộ**

a) Hoàn thiện các quy định pháp luật bảo đảm các thông tin và dữ liệu lớn trong lĩnh vực giao thông vận tải, bảo đảm an toàn giao thông được thu thập, phân tích, xử lý và chia sẻ một cách kịp thời, đầy đủ, chính xác tới các cơ quan tổ chức và cá nhân có liên quan để phục vụ quá trình ra quyết định đúng đắn, đạt kết quả và hiệu quả cao nhất, trong đó đặc biệt chú trọng tới thông tin xử lý vi phạm TTATGT. Ngoài ra, cần hoàn thiện các quy định pháp luật về quy trình xử lý qua hệ thống tư pháp, thống kê và phân tích nguyên nhân TNGT, quản lý tái phạm và cho phép phạt lũy tiến với tái phạm, đa dạng các hình thức xử

phạt vi phạm hành chính, quy định bắt buộc cập nhật các thông tin cá nhân và địa chỉ khi có thay đổi, quy định về trách nhiệm của chủ sở hữu và người sử dụng...

b) Về mặt quản lý, cần quản lý được phương tiện theo một địa chỉ cụ thể, trong mối quan hệ với chủ sở hữu (và có thể là cả người sử dụng). Đây là căn cứ quan trọng để tiến hành công tác xử phạt nguội một cách hiệu quả. Như vậy, hệ thông tin quản lý phương tiện cần được liên thông với hệ dữ liệu quốc gia về người lái và hệ dữ liệu quốc gia về địa chỉ và dân cư.

c) Thông tin xử lý vi phạm TTATGT bao gồm toàn bộ thông tin về lịch sử vi phạm TTATGT của mỗi cá nhân tổ chức, và cần được liên thông với hệ dữ liệu quốc gia về kết cấu hạ tầng giao thông, phương tiện, người lái, bảo hiểm, thống kê tai nạn giao thông, thống kê về bảo hiểm, hệ dữ liệu của ngành tư pháp. Các dữ liệu này cần được thống kê, lưu trữ và liên thông để sẵn sàng phục vụ quá trình tra cứu, tham khảo và hỗ trợ cho quá trình tác nghiệp dùng chung thông tin của các cơ quan tổ chức có liên quan trong ngành giao thông vận tải, công an, bảo hiểm, tư pháp và chính quyền địa phương (và các cơ quan khác nếu cần).

d) Để thực hiện mô hình trên một cách hiệu quả, trên cơ sở khung dữ liệu quốc gia đối với từng lĩnh vực và theo chức năng của từng Bộ, ngành, nên nghiên cứu một đầu mối kết nối thống nhất hệ thống thông tin, cơ sở dữ liệu ATGT giữa các ngành như: Công an, giao thông vận tải, y tế, cơ quan bảo hiểm, tư pháp, và chính quyền địa phương để phục vụ cho công tác bảo đảm ATGT toàn quốc ở cấp vĩ mô. Đầu mối này đóng vai trò quan trọng để tập hợp các nhóm dữ liệu và hệ thống dữ liệu tổng hợp từ nhiều bộ ngành khác nhau và đóng vai trò như một công cụ đặc lực để

tham mưu cho lãnh đạo Đảng, Quốc hội, Chính phủ và chính quyền địa phương trong việc lãnh đạo điều hành tốt hơn các giải pháp nâng cao ATGT ở tất cả các cấp từ Trung ương tới địa phương.

Để làm được việc này, pháp luật về TTATGT cần có quy định thống nhất các dữ liệu cần thiết, phù hợp với tất cả các ngành có liên quan trên phạm vi toàn quốc, trên cơ sở đó có quy định cụ thể, thống nhất trong việc thu thập, lưu trữ, xử lý, chia sẻ thông tin dữ liệu, liên thông dữ liệu dùng chung toàn quốc cũng như có cơ chế phối hợp để thực hiện.

e) Cần chú trọng đào tạo, bồi dưỡng, nâng cao năng lực ứng dụng khoa học, công nghệ thông tin cho cán bộ, có chính sách, khuyến khích cán bộ thay đổi phương pháp, tư duy tăng cường áp dụng công nghệ, sẵn sàng đón nhận chọn lọc những ưu thế của khoa học công nghệ để đáp ứng được yêu cầu phát triển của xã hội trong thời đại cách mạng công nghiệp 4.0.





Ảnh minh họa về hệ thống báo hiệu đường bộ. Nguồn: Internet

## MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ HỆ THỐNG BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ VÀ AN TOÀN GIAO THÔNG TRONG DỰ THẢO LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ SỬA ĐỔI VÀ LUẬT BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG

Nhóm tác giả<sup>25</sup>

Hệ thống báo hiệu đường bộ bao gồm các quy tắc về hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, biển báo hiệu, vạch sơn kẻ đường, và các thiết bị khác có chức năng quy định và chỉ dẫn thực hiện các quy tắc giao thông theo pháp luật về giao thông đường bộ của mỗi quốc gia. Bài viết này góp phần chỉ ra những tồn tại có thể có về hệ thống báo hiệu đường bộ của hai Dự thảo luật về giao thông đường bộ (Luật Giao thông đường bộ và Luật Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông) sẽ được Quốc hội xem xét, đồng thời khuyến nghị 6 vấn đề cần lưu ý xem xét trong quá trình xây dựng và hoàn thiện các Dự thảo.

25. Bài viết được thực hiện bởi các giảng viên: PGS.TS Vũ Hoài Nam, PGS.TS. Nguyễn Việt Phương, TS. Đỗ Duy Đình thuộc Đại học Xây dựng Hà Nội.

### 1. Cần bổ sung giải thích một số thuật ngữ và đảm bảo tính thống nhất của việc giải thích một số thuật ngữ khác

Hệ thống báo hiệu đường bộ trên một tuyến đường là sản phẩm thiết kế của cả một quá trình quy hoạch, thiết kế tuyến, tổ chức giao thông, kiểm soát an toàn giao thông gắn với chuyên môn sâu về khoa học đường bộ và khoa học hành vi con người khi thực hiện nhiệm vụ lái xe. Nó dựa trên một nền tảng giả thiết là người tham gia giao thông (TGGT) có ý thức chấp hành pháp luật và tôn trọng sinh mạng của mình. Mọi công tác tổ chức giao thông dù có khoa học đến đâu cũng sẽ thất bại nếu người TGGT không có ý thức tuân thủ. Ngược lại, trên thực tế, công tác hướng dẫn, kiểm tra, theo dõi, xử phạt những vi phạm trong quá trình tham gia lại chủ yếu dựa trên nền tảng giả thiết người TGGT cố tình (chủ yếu là cố tình) hoặc vô tình (do những nguyên nhân nào đó) vi phạm và cần có lực lượng cảnh sát giao thông hướng dẫn thực thi, chấn chỉnh. Cả quá trình thiết kế ra hệ thống báo hiệu cho một tuyến đường và việc giám sát thực hiện tuân thủ pháp luật khi

tuyến đường đưa vào khai thác, lại phải cùng dựa trên một nền tảng của sự rõ ràng và minh bạch, thống nhất giữa người quản lý, người giám sát pháp luật và người TGGT. Tính minh bạch trước tiên phải thể hiện trong các quy tắc giao thông ở đó ai cũng hiểu, ai cũng dễ thực hành, trách nhiệm phân minh. Do vậy, hai Dự thảo Luật nhất thiết phải thống nhất về thuật ngữ, định nghĩa liên quan đến quy tắc tham gia giao thông, hạ tầng phục vụ giao thông, phương tiện, chủ thể tham gia giao thông, chủ thể quản lý giao thông, chủ thể thực thi pháp luật. Nếu thiếu thống nhất thì khi đưa vào đời sống, hai Luật này sẽ tạo ra vô số vấn đề bất cập khó giải quyết. Bảng 1 dưới đây liệt kê một số nội dung còn thiếu, chưa đồng bộ, mâu thuẫn, hoặc không rõ ràng mà cả hai Dự thảo Luật cần cân nhắc bổ sung do những khái niệm, thuật ngữ kiến nghị ở đây gắn liền với hoạt động điều khiển phương tiện và người đi bộ, hết sức cần thiết cho người TGGT biết, hiểu và tuân thủ pháp luật. Các đề xuất này dựa trên Dự thảo Luật Giao thông đường bộ sửa đổi cập nhật đầu tháng 9/2020 và Dự thảo Luật Bảo đảm trật tự ATGT lần 2<sup>26</sup>.

**Bảng 1. Kiến nghị các nội dung cần bổ sung và thống nhất giữa hai Dự thảo Luật**

TT	Các nội dung cần bổ sung, chỉnh sửa hoặc chưa thống nhất	Dự thảo Luật GTĐB	Dự thảo Luật BĐTTATGT (lần 2)	Ghi chú
1	Đường/phần đường/làn đường ưu tiên	Không	Có	Cần bổ sung
2	Đường/phần đường/làn đường giành riêng	Không	Có	Định nghĩa gây khó hiểu giữa ưu tiên và giành riêng.
3	Đường bộ	Có	Có	Chưa thống nhất
4	Công trình đường bộ	Có	Chưa có	Cần bổ sung
5	Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ	Có	Chưa có	Cần bổ sung

26. Dự thảo Luật giao thông đường bộ (sửa đổi) trình Ủy ban thường vụ Quốc hội tại Phiên họp thứ 48, tháng 9/2020.

TT	Các nội dung cần bổ sung, chỉnh sửa hoặc chưa thống nhất	Dự thảo Luật GTĐB	Dự thảo Luật BĐTTATGT (lần 2)	Ghi chú
6	Đường cao tốc	Có	Có	Chưa thống nhất với nhau và chưa thống nhất với Công ước Viên. Định nghĩa của Luật GTĐB có thể tạo ra các đường gần giống cao tốc nhưng lại vận hành theo đường thông thường, gây bất cập về ATGT
7	Đường đô thị	Có	Có	Chưa thống nhất
8	Đường giao thông nông thôn	Có	Không	Cần bổ sung
9	Đường tuần tra biên giới	Không	Không	Đây là mạng lưới đường phục vụ Quốc phòng nhưng vẫn dùng cho dân sinh; do vậy không thể thiếu trong hệ thống đường bộ Việt Nam
10	Đường sở hữu của cá nhân, đường nội bộ thuộc bất động sản cá nhân.	Không	Không	Những vi phạm ATGT trên các tuyến đường này sẽ khó xử lý nếu không quy định
11	Nơi đường giao nhau cùng mức	Có	Có	Chưa thống nhất
12	Nút giao thông cùng mức	Không	Không	Không thể thống nhất giữa nơi đường giao nhau cùng mức với nút giao thông cùng mức; cần bổ sung
13	Nút giao thông khác mức	Có	Không	Cần bổ sung
14	Làn xe leo dốc	Không	Không	Cần bổ sung
15	Làn vượt xe	Không	Không	Cần bổ sung
16	Đường cứu nạn	Có	Không	Cần bổ sung
17	Làn dừng xe khẩn cấp	Không	Không	Cần bổ sung
18	Làn xe H.O.V	Không	Không	Cần bổ sung
19	Làn đường thu phí	Không	Không	Cần bổ sung



TT	Các nội dung cần bổ sung, chỉnh sửa hoặc chưa thống nhất	Dự thảo Luật GTĐB	Dự thảo Luật BĐTTATGT (lần 2)	Ghi chú
20	Làm chủ tốc độ	Không	Không	Cần bổ sung
21	Tốc độ hạn chế tối thiểu	Không	Có	Cần bổ sung
22	Tốc độ tối đa cho phép theo hiệu lệnh biển báo	Không	Không	Cần bổ sung
23	Dừng xe	Không	Có	Cần bổ sung
24	Ùn tắc giao thông	Không	Có	Thuật ngữ “ùn tắc giao thông” trong Dự thảo Luật BĐTTATGT có chỗ chưa chính xác về mặt học thuật chuyên ngành cần chỉnh sửa
25	Nhường đường	Không	Không	Cần bổ sung
26	Quy tắc dừng xe trước biển STOP	Không	Không	Cần bổ sung
27	Quy tắc về tín hiệu đèn vàng	Có	Có	Mâu thuẫn nhau. Cần thống nhất
28	Quy tắc về biển báo hiệu tạm thời	Không	Không	Cần bổ sung
29	Quy tắc về biển báo điện tử có nội dung thay đổi	Không	Không	Cần bổ sung
30	Trang thiết bị bảo vệ cá nhân khi tham gia giao thông	Không	Không	Quy định về trang thiết bị bảo hộ ATGT cá nhân là hết sức cần thiết. Xem thêm ở mục sau
31	Phương tiện điều khiển tự động/ bán tự động/ điều khiển phương tiện đường bộ từ xa	Không	Không	Cần bổ sung
32	Thiết bị định vị phương tiện	Không	Không	Cần bổ sung
33	Thay đổi kết cấu phương tiện	Không rõ ràng	Không rõ ràng	Khái niệm này không rõ ràng với người tham gia giao thông
34	Tài sản đường bộ	Có	Không	Cần bổ sung

## 2. Cả hai dự thảo Luật tập trung nhiều vào hạ tầng giao thông đường bộ, phương tiện, người lái và phân quyền quản lý nhà nước, nhưng chưa xét đến một số vấn đề quan trọng khác dưới góc độ tiếp cận hệ thống kỹ thuật-xã hội.

Ở góc độ khoa học tiếp cận theo hướng hệ thống kỹ thuật-xã hội về an toàn giao thông (STARS), thì những kết luận về một vụ tai nạn giao thông như do người lái không quan sát, không làm chủ tốc độ, hay điều kiện đường, phương tiện không đảm bảo kỹ thuật không phải là sự kết thúc của một tai nạn giao thông đã được giải quyết, mà phải coi là sự khởi đầu của một loạt những câu hỏi như vì sao người lái quá tốc độ? vì sao người lái lại đi lùi trên đường cao tốc? hay do người lái bị áp lực về thời gian và khoản doanh thu? hay do hệ thống báo hiệu trên cao tốc làm người lái nhầm lối ra?

Các nghiên cứu của trường Đại học Xây Dựng Hà Nội theo cách tiếp cận STARS cho thấy, nguyên nhân tai nạn giao thông không

chỉ là các nguyên nhân tồn tại một vài phút trước khi tai nạn xảy ra, mà có thể bắt nguồn từ các thiết chế khác (cơ quan nhà nước, gia đình, trường học, người tham gia giao thông, ông chủ nghiệp đoàn vận tải,.. và cuối cùng mới là hạ tầng kỹ thuật, phương tiện, hệ thống báo hiệu) và đã tồn tại trong một thời gian dài. Chúng tôi xin trích kết quả của một nghiên cứu để làm minh họa cho những đề xuất tiếp theo ở trong mục này.

Nghiên cứu được thực hiện năm 2019 trên một vụ tai nạn ở đó một người phụ nữ trẻ, mặc quần áo chống nắng bó cứng, có chiều cao thấp điều khiển một chiếc xe tay ga dừng chờ đèn đỏ và rơi vào điểm mù của một chiếc xe tải công ten-nơ rẽ phải khi đèn xanh chỉ mới một vài giây và xe tải đang chuyển động với độ rất chậm trong một đường đô thị đông đúc. Người phụ nữ này đã ngã vào trong gầm xe tải và tử vong. Người lái xe bị khởi tố và đi tù. Kết quả nghiên cứu trên cơ sở phương pháp tiếp cận STARS cho thấy tồn tại rất nhiều vấn đề được tổng kết trong Bảng 2.

**Bảng 2: Một kết quả nghiên cứu theo STARS thực hiện từ trường Đại học Xây dựng**

Các vấn đề	Nguyên nhân	Hậu quả	Lỗi từ đâu ?
Về người điều khiển xe máy	Thiếu kiến thức về điểm mù	Chết	Đào tạo kỹ năng về điểm mù cho người lái thiếu, không có. Như vậy có tồn tại của quản lý nhà nước về đào tạo sát hạch.
Người điều khiển xe tải	Thiếu kiến thức về điểm mù dẫn đến không quan sát, không cảnh báo	Đi tù	Đào tạo kỹ năng về điểm mù cho người lái thiếu, không có. Như vậy có tồn tại của quản lý nhà nước về đào tạo sát hạch.
Về phương tiện xe máy	Xe máy quá cao với người phụ nữ, hướng dẫn sử dụng không có khuyến cáo chiều cao điều khiển phù hợp	Người lái xe máy dễ dàng ngã	Nhà sản xuất không có khuyến cáo về chiều cao phù hợp cho người mua phương tiện. Như vậy có tồn tại của quản lý nhà nước về chất lượng sản phẩm.

Các vấn đề	Nguyên nhân	Hậu quả	Lỗi từ đâu ?
Về phương tiện xe tải	Không có hệ thống gương xóa điểm mù  Xe có gầm cao không có chắn ngăn người bị nạn chui vào gầm xe	Không quan sát được người đi xe máy	Phương tiện xe tải dài không bị bắt buộc phải có hệ thống cảnh báo điểm mù. Tồn tại từ quản lý nhà nước về sản xuất, nhập khẩu phương tiện, quy định về tính năng an toàn cụ thể.  Không có quy định an toàn bắt buộc nào về hệ thống chắn hông xe gầm cao khi vào thành phố.
Về trang thiết bị bảo hộ cá nhân	Người xe máy mặc quần áo chống nắng quá chặt nên dễ dàng ngã ra	Không linh hoạt do quần áo bó cứng, mũ trùm đầu không quan sát được xung quanh	Chưa có quy định nào hiện nay về thiết bị bảo hộ khi tham gia giao thông. Quần áo chống nắng thiếu quy cách, nguy hiểm vẫn bày bán tràn lan.
Vệ hạ tầng giao thông	Nút giao thiết kế lùn cho xe tải dài phải rẽ phải từ làn bên trong tạo ra điểm mù	Xe tải rẽ cắt ngang luồng xe đi thẳng và tạo diện tích điểm mù rất lớn gây nguy hiểm	Người thiết kế thiếu thực tế, kiến thức thiết kế yếu. Lỗi từ đào tạo chuyên ngành, công tác thẩm tra phê duyệt thiết kế.
Về quản lý giao thông	Cho phép xe tải đi vào đường đô thị	Khi xe lớn gặp sự cố, mức độ hậu quả luôn là nghiêm trọng	Cho phép xe tải vào đường thành phố mà không có đường vận tải đô thị riêng. Lỗi từ quản lý giao thông đô thị và các chính sách giao thông đô thị. Lỗi quy hoạch giao thông đô thị.

Từ nghiên cứu trên kết hợp với một số nghiên cứu khác của Trường Đại học Xây dựng, có thể khái quát hóa thành các khuyến nghị như sau:

- Các dự thảo Luật nhất thiết cần bổ sung các quy định về trang thiết bị khi tham gia giao thông như quần áo chống nắng, kính đeo mắt, áo mưa, giày dép khi điều khiển phương

tiện. Rất nhiều tai nạn thương tâm đã xảy ra do người đi xe máy mặc quần áo chống nắng không phù hợp, đi guốc cao gót lái xe ô tô, mặc áo mưa quấn vào xe máy, phân tán tư tưởng khi vừa lái xe vừa xem video, bản đồ. Vì vậy, vai trò trách nhiệm không chỉ có Bộ Công an, Bộ GTVT, Bộ Tài chính như các Dự thảo luật quy định hiện nay, mà còn có vai trò của các Bộ khác liên quan đến việc sản xuất, nhập

khẩu, buôn bán các trang thiết bị này. Ngoài ra, quy định về nội dung an toàn và hướng dẫn sử dụng an toàn phương tiện, đặc biệt là xe máy từ các nhà sản xuất phương tiện (ví dụ chiều cao phù hợp, gia tốc tăng tốc, vận tốc vận hành an toàn, chiều dài hãm xe an toàn...) cần phải bổ sung vào các dự thảo Luật.

- Người lái thu nhập thông tin để điều khiển quá trình lái xe phần lớn qua thị giác. Do vậy, sức khỏe thị lực là hết sức quan trọng trong đảm bảo ATGT. Mặc dù vậy, các dự thảo Luật chưa chú trọng đến điều này. Ở nhiều nước, thị lực mắt của người lái được ghi lên giấy phép lái xe, người lái không đeo kính phù hợp có thể bị phạt và không được phép lái xe trên các đường có tốc độ cao nếu không có kính phù hợp.

- Tỷ lệ già hóa dân số ở nước ta đang có xu thế gia tăng và tỷ lệ người già lái xe cũng tăng theo. Đặc điểm của người già cần độ sáng tăng liên tục theo độ tuổi do mắt bị kém trong quá trình lái xe. Vì vậy, các dự thảo Luật cần chú trọng đến điều này để tạo điều kiện cho phương tiện của người già, người cao tuổi có hệ thống chiếu sáng được cải thiện hơn, đảm bảo ATGT.

- Cần bổ sung các quy định, quy tắc của các phương tiện gầm cao khi đi vào các tuyến đường đô thị đông đúc không có đường vận tải đô thị. Các điều kiện và trang thiết bị cần có nếu được đi vào đường đô thị.

- Cần có quy định bổ sung về việc đăng kiểm lại phương tiện khi mua xe đã qua sử dụng. Rất nhiều phương tiện hiện nay vẫn còn hạn đăng kiểm kỹ thuật nhưng vì các lý do về tai nạn, sửa chữa không đảm bảo ATGT vẫn được bán lại mà người sử dụng tiếp theo không hề hay biết. Đây là điều tiềm ẩn tai nạn và cần có quy định về đăng kiểm lại khi mua xe đã qua sử dụng.

- Cần bổ sung các quy định pháp luật về đường vận tải trong đô thị. Mặc dù

trong trong Tiêu chuẩn về đường đô thị TCXDVN104-2007 có quy định đường vận tải đô thị, nhưng nhìn chung hiện nay trong công tác quy hoạch đô thị đều không có dạng đường này. Khi đã trở thành luật định, các đường vận tải đô thị sẽ vừa đảm bảo cung cấp tốt vận tải cho đô thị, vừa đảm bảo ATGT.

### **3. Nghiên cứu bổ sung những quy định đón đầu đối với giao thông thông minh, vừa đảm bảo an toàn giao thông, vừa tạo điều kiện ứng dụng khoa học công nghệ vào hệ thống giao thông đường bộ**

Sự phát triển nhanh của công nghệ và việc ứng dụng vào giao thông vận tải nói chung, giao thông đường bộ nói riêng vừa là thuận lợi, vừa là thách thức cho hệ thống giao thông ở nước ta hiện nay. Sự lúng túng của chúng ta liên quan đến taxi công nghệ trong thời gian gần đây là một ví dụ. Trong thời gian tới, một số loại phương tiện hoàn toàn tự động hoặc điều khiển từ xa, phương tiện lai chức năng có thể xuất hiện trong dòng giao thông nước ta đòi hỏi các Dự thảo Luật phải dự liệu trước. Tuy nhiên, cả hai dự thảo luật ở phiên bản mà chúng tôi nghiên cứu đều chưa có quy định về vấn đề này.

### **4. Nên quy định tính ưu tiên cho các giải pháp đảm bảo trật tự an toàn giao thông và coi hệ thống báo hiệu đường bộ là tài sản được bảo vệ**

Tai nạn giao thông có thể xảy ra bất cứ lúc nào, nên ngăn ngừa tai nạn giao thông luôn phải được xem là cấp bách và cần ưu tiên nguồn vốn cho nó. Chậm một ngày, có thể có nhiều người ra đi mãi mãi trên các tuyến đường. Có một thực tế hiện nay là quá trình xét duyệt nguồn vốn, phê duyệt các dự án đảm bảo an toàn giao thông đường bộ hoặc đơn giản chỉ là thay thế các hệ thống biển báo cũ, làm thêm gờ, gờ giảm tốc có giá trị đầu tư không lớn nhưng thời gian từ lúc trình, phê

duyet, đến khi có nguồn vốn để thực hiện có thể kéo dài, thậm chí rất dài. Các Dự thảo Luật cần có thêm các điều về ưu tiên nguồn vốn cho các dự án đảm bảo trật tự an toàn giao thông có tính cấp bách.

### **5. Quy định việc dùng số liệu tai nạn giao thông phục vụ cho các mục đích nghiên cứu nâng cao an toàn giao thông đường bộ**

Số liệu tai nạn giao thông luôn là cơ sở dữ liệu quý giá để phục vụ nghiên cứu, dự báo và rút kinh nghiệm để từ đó làm cho công tác quy hoạch, thiết kế, đảm bảo trật tự an toàn giao thông được tốt hơn. Mặc dù vậy, tiếp cận được các số liệu tai nạn giao thông, thống kê tai nạn giao thông là rất khó khăn do nhiều nguyên nhân khác nhau, đặc biệt là các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng. Chính vì vậy, các dự thảo luật cần bổ sung về quyền tiếp cận thông tin, trách nhiệm công khai thông tin, thống kê về an toàn giao thông, tai nạn giao thông để phục vụ cho các công tác quản lý, nghiên cứu, đào tạo. Đảm bảo an toàn giao thông là trách nhiệm chung của toàn hệ thống chính trị và của mọi người dân, không chỉ là trách nhiệm của một số bộ ngành được quy định cụ thể trong các dự thảo hiện nay.

### **6. Tách bạch giữa Quy chuẩn báo hiệu giao thông đường bộ quốc gia và Quy chuẩn kỹ thuật của hệ thống báo hiệu quốc gia để thuận tiện trong tra cứu, học tập, viện dẫn, tham chiếu, xử phạt cũng như hội nhập quốc tế**

Quy chuẩn báo hiệu đường bộ ở nước ta hiện nay QCVN41-2019 có tên đầy đủ là “Quy chuẩn Kỹ thuật Quốc gia về Báo hiệu Đường bộ”, là một cuốn tài liệu dày dặn, được biên soạn khá công phu, hàm lượng khoa học cao, có gần 400 trang gồm: phần Quy định chung; Quy định Kỹ thuật (15 chương); Quy định về quản lý; Quy định về tổ chức thực hiện và; các phụ lục (13 phụ lục). Cuốn Quy chuẩn này có thể xem là cuốn tài liệu cho mọi

người sử dụng, từ người dân tham gia giao thông, nhà quản lý về an toàn giao thông, nhà thiết kế hệ thống báo hiệu đường bộ, cảnh sát giao thông, các cơ sở đào tạo cấp bằng lái và những người nước ngoài tham gia giao thông ở Việt Nam. Do sự phức tạp và viết cho nhiều đối tượng sử dụng, nó bộc lộ một số nhược điểm như sau:

- Theo tên gọi, nó là cuốn tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia, do vậy đối tượng sử dụng chính là những người làm kỹ thuật và quản lý nhà nước. Vì lẽ đó, những quy định kỹ thuật như kích thước, vị trí, kết cấu, chất liệu, vv., của hệ thống báo hiệu và các công trình phụ trợ khác đảm bảo an toàn giao thông, cũng như những quy định về quản lý nhà nước hoàn toàn là không cần thiết với đại đa số người dân tham gia giao thông.

- Do bao trùm nhiều nội dung và hướng tới nhiều đối tượng đọc, cuốn sách này quá dày, không tiện tra cứu nhanh gọn về các quy tắc giao thông cần thiết với người tham gia giao thông. Ở nhiều nước, các quy định kỹ thuật về hệ thống báo hiệu được tách rời với các quy định, quy tắc về báo hiệu đường bộ. Quy định kỹ thuật dùng cho các nhà quản lý và kỹ thuật, trong khi quy định về quy tắc báo hiệu dành cho người tham gia giao thông và cảnh sát giao thông. Cuốn quy tắc báo hiệu đường bộ thường mỏng, ngôn ngữ đơn giản, dễ hiểu, được viết bằng ngôn ngữ của Quốc gia đó và tiếng Anh để phục vụ cho người dân tham gia giao thông và người nước ngoài tham gia giao thông tại quốc gia đó.



# MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG ĐÀO TẠO, SÁT HẠCH, CẤP GIẤY PHÉP LÁI XE CƠ GIỚI ĐƯỜNG BỘ

PGS.TS. Nguyễn Tuấn Anh<sup>27</sup>

Nhiều nghiên cứu thống kê trên thế giới đã chỉ ra rằng, trên 90% nguyên nhân của các vụ tai nạn giao thông (TNGT) là do con người, mà chủ yếu là người điều khiển phương tiện giao thông. Theo báo cáo của Ủy ban ATGT Quốc gia năm 2019, nguyên nhân dẫn đến TNGT đường bộ: 20,51% do người điều khiển phương tiện vi phạm làn đường, phần đường; 5,52% do vi phạm tốc độ xe chạy; 9,45% do chuyển hướng không chú ý quan sát; 1,91% do không nhường đường; 6,33% do tránh, vượt xe sai quy định; 0,04% do sử dụng ma túy; 1,46% do sử dụng rượu bia; 2,94% do người đi bộ; 3,05% do thiếu chú ý quan sát; còn lại là do các nguyên nhân khác.

Kết quả phân tích của Ủy ban ATGT Quốc gia cho thấy, công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe (GPLX) đóng vai trò rất quan trọng trong việc rèn luyện kỹ năng, kinh nghiệm, hiểu biết, thái độ và ý thức của người điều khiển phương tiện trong quá trình tham gia giao thông. Vì vậy, nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp GPLX sẽ góp phần đáng kể trong việc hạn chế TNGT và vi phạm pháp luật giao thông đường bộ.

## 1. Công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ trong thời gian qua

Sau 25 năm qua, công tác quản lý nhà nước về đào tạo, sát hạch, cấp GPLX đã có nhiều chuyển biến tích cực. Theo thống kê của Tổng cục đường bộ, tính đến hết năm 2019 toàn quốc có 191 cơ sở đào tạo lái xe (ĐTLX) được đầu tư, khai thác theo hình thức xã hội hóa (trong đó có 63 cơ sở ĐTLX ô tô), 20 trung tâm sát hạch lái xe (TTSHLX) loại 1 (thực hiện sát hạch để cấp GPLX các hạng A1, A2, A3, A4, B1, B2, C, D, E và các hạng F: FB2, FC, FD, FE) và 113 TTSHLX loại 2 (thực hiện sát hạch để cấp GPLX các hạng A1, A2, A3, A4, B1, B2 và hạng C).

Công tác quản lý và tổ chức đào tạo, sát hạch, cấp GPLX liên tục được đổi mới và hoàn thiện. Hệ thống phòng học chuyên môn đã được quy định cụ thể về số lượng, diện tích, trang thiết bị và mô hình học cụ. Số lượng, kiểu loại, tiêu chuẩn, chất lượng và hình thức của xe tập lái cũng được nâng cao. Hiện nay, cả nước có hơn 15.400 xe tập lái các hạng, phần lớn là xe ô tô thế hệ mới. Sân tập lái

27. Chủ nhiệm Khoa Môi trường và An toàn giao thông, Trường Đại học Giao thông vận tải Hà Nội.

được tăng thêm diện tích với các yêu cầu kỹ thuật cụ thể về mặt sân bê tông nhựa hoặc bê tông xi măng và có đủ các tình huống tương tự như sân sát hạch. Qua nhiều lần biên soạn (*bộ 300 câu hỏi năm 2005, 405 câu hỏi năm 2009, 450 câu hỏi năm 2012, và 600 câu hỏi từ ngày 1/8/2020*), giáo trình đào tạo đã được cải tiến, cập nhật kiến thức mới về hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, phương tiện, hệ thống báo hiệu đường bộ, đặc biệt là đạo đức người lái xe, văn hóa giao thông và các kỹ năng xử lý tình huống trong thực tế, tiếp cận với quy chuẩn chung của thế giới.

Quá trình sát hạch từ lý thuyết đến thực hành lái xe trong hình và trên đường đã chuyển từ phương pháp chấm điểm thủ công sang chấm điểm tự động. Toàn bộ quá trình sát hạch được theo dõi, giám sát trực tuyến bằng camera, đảm bảo công khai, minh bạch. Nhờ đó đã hạn chế được đáng kể các hiện tượng tiêu cực, chất lượng sát hạch nâng lên rõ rệt.

Tiếp tục nâng cao chất lượng đào tạo, Bộ GTVT đã nghiên cứu triển khai bổ sung nội dung sát hạch "*Xử lý các tình huống giao thông trên phần mềm mô phỏng*"; triển khai "*Đề án nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về chất lượng đào tạo, sát hạch và quản lý Giấy phép lái xe đảm bảo an toàn giao thông*"; tiếp tục đẩy mạnh xã hội hóa trong công tác đào tạo lái xe. Nhằm nắm bắt tình hình thực tế và đưa ra các giải pháp hiệu quả tiếp tục nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp GPLX, Bộ GTVT đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam xác minh, tổng hợp thông tin của lái xe liên quan đến các vụ TNGT gây hậu quả nghiêm trọng.

Bộ GTVT đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam phối hợp với Cục Cảnh sát giao thông xây dựng và hoàn thiện giai đoạn 1 việc "*Chia sẻ, kết nối dữ liệu quản lý GPLX, dữ liệu quản lý vi phạm của người lái xe giữa Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Cục Cảnh sát giao thông*". Từ ngày 1/6/2020, GPLX cấp mới có mã hai chiều (QR) để đọc, giải mã nhanh thông



Ảnh minh hoạt về Trung tâm sát hạch lái xe. Nguồn: Đại học GTVT

tin liên kết với hệ thống thông tin quản lý, bao gồm cả mã số của cơ sở ĐTLX. Như vậy, cơ quan quản lý nhà nước có thể dễ dàng thống kê được số lượng và loại lỗi vi phạm của cựu học viên theo từng cơ sở ĐTLX.

Bên cạnh những kết quả đạt được, nhìn lại nguyên nhân dẫn đến TNGT và số trường hợp vi phạm trật tự ATGT đường bộ trong những năm gần đây không tránh khỏi những lo ngại về chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp GPLX hiện nay.

### ***i) Giám sát chất lượng đầu vào chưa chặt chẽ***

Chủ trương xã hội hóa trong công tác đào tạo lái xe (ĐTLX) đã mang đến nhiều thuận lợi cho người dân. Tuy nhiên, do cạnh tranh thị trường nên nhiều văn phòng tuyển sinh của các cơ sở ĐTLX không nghiêm túc thực hiện quy định pháp luật, đơn giản hóa quá trình nộp hồ sơ để thu hút đầu vào.

Mặc dù Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT của Bộ GTVT quy định rõ hồ sơ của người học lái xe lần đầu và người học lái xe nâng hạng đều phải nộp trực tiếp tại cơ sở ĐTLX, nhưng trên thực tế người đăng ký học lái xe chỉ cần gửi ảnh chụp chứng minh thư, căn cước công dân hoặc hộ chiếu cho các văn phòng tuyển sinh, giấy khám sức khỏe do cơ sở y tế có thẩm quyền cấp và ngay cả bằng tốt nghiệp trung học cơ sở cũng được các văn phòng tuyển sinh “hỗ trợ hoàn thiện hồ sơ” nếu có nhu cầu. Điều này dẫn đến có những học viên không đảm bảo điều kiện sức khỏe (*người nghiện ma túy, tiền sử tâm thần, bệnh lý thị lực*), không đủ trình độ văn hóa (*mù chữ*), không đủ tư cách công dân (*đang bị truy nã, đang thi hành án*) vẫn được đào tạo, sát hạch, cấp/đổi GPLX.

### ***ii) Chưa đảm bảo chất lượng đầu ra***

Thực tế cho thấy, nhiều người sau khi đã được cấp GPLX vẫn không đủ tự tin một mình ngồi sau tay lái. Nguyên nhân là do công tác quản lý học viên và tổ chức đào tạo ở một số cơ sở ĐTLX chưa chặt chẽ, mang tính hình thức, nội dung lý thuyết, thực hành bị cắt

xén, không đủ thời gian quy định. Có cơ sở ĐTLX “giao khoán” cho các giáo viên (*cơ hữu và thỉnh giảng*) tự tuyển sinh và đào tạo (*cả lý thuyết lẫn thực hành*), từ khi nhận hồ sơ đến lúc thi sát hạch và được cấp GPLX.

Về lý thuyết, pháp luật giao thông đường bộ chủ yếu được dạy theo hình thức “học mẹo” dựa trên bộ tài liệu 600 câu hỏi, học viên không hiểu được bản chất của đáp án nên không có khả năng liên hệ với các tình huống giao thông đa dạng trong thực tế. Về thực hành, phần lớn thời gian học viên được luyện tập các kỹ năng thực hiện bài thi trong hình liên quan đến nội dung sát hạch, thời gian trải nghiệm trên đường không đủ để học viên thành thạo kỹ năng và hình thành kinh nghiệm lái xe thực tế. Bên cạnh đó, không ít cơ sở ĐTLX vẫn còn hiện tượng “bao lý thuyết”, “bao thực hành”, dẫn đến việc tuy có GPLX nhưng người điều khiển phương tiện thiếu hiểu biết về pháp luật giao thông đường bộ, không đủ kỹ năng và kinh nghiệm lái xe.

### ***iii) Trình độ chuyên môn của đội ngũ giáo viên còn hạn chế***

Theo kết quả xác minh 70 vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng của Tổng cục Đường bộ Việt Nam năm 2019: số năm hành nghề trung bình của lái xe bị tai nạn là 9,5 năm, độ tuổi trung bình của lái xe 38,1 tuổi, trong đó có 14 trường hợp GPLX hạng B1, B2, 19 trường hợp GPLX hạng C, 5 trường hợp GPLX hạng D và 51 trường hợp GPLX hạng E, FC. Điều này cho thấy một thực tế đáng báo động về ý thức chấp hành pháp luật giao thông đường bộ của những người lái xe lâu năm và cả những người hành nghề lái xe chuyên nghiệp, trong đó không chỉ có trách nhiệm quản lý của các đơn vị kinh doanh vận tải mà có cả trách nhiệm của các cơ sở ĐTLX trong việc giáo dục đạo đức người lái xe và văn hóa giao thông.

Nghị định số 138/2018/NĐ-CP của Chính phủ quy định: giáo viên dạy lý thuyết phải có bằng tốt nghiệp trung cấp trở lên, giáo viên dạy thực hành phải có giấy chứng nhận giáo

viên dạy thực hành lái xe và tất cả giáo viên đều phải đáp ứng tiêu chuẩn đối với nhà giáo dạy trình độ sơ cấp theo quy định về giáo dục nghề nghiệp. Tuy nhiên, trên thực tế nhiều giáo viên dạy lý thuyết ở các cơ sở ĐTLX hiện nay không đáp ứng được yêu cầu về trình độ chuyên môn và nghiệp vụ sư phạm. Phần lớn giáo viên đạt yêu cầu dạy lý thuyết đều là cộng tác viên hoặc giáo viên thỉnh giảng để hợp thức hóa điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo, thực chất không tham gia giảng dạy. Do không đòi hỏi về trình độ văn hóa nên giáo viên dạy thực hành tuy có nhiều thời gian tiếp xúc với học viên hơn nhưng lại không có đủ năng lực và phẩm chất để giáo dục đạo đức và văn hóa cho người học lái xe. Hậu quả dẫn đến một nghịch lý: những người có trình độ văn hóa thấp học lái xe để tìm việc làm, hay coi lái xe là nghề chuyên nghiệp, lại rất thiếu kiến thức về đạo đức người lái xe và văn hóa giao thông.

## 2. Một số giải pháp và khuyến nghị

Để nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp GPLX trong thời gian tới, xin đề xuất một số giải pháp, kiến nghị như sau:

**Một là**, cần hoàn thiện cơ chế thanh tra, kiểm tra, giám sát hoạt động của các trung tâm đào tạo, sát hạch cấp GPLX, đảm bảo các kết quả thanh tra đúng với tình hình thực tế. Do đặc thù của công tác đào tạo lái xe là giáo dục nghề nghiệp nên hiện nay đang chịu sự quản lý của nhiều ngành, nhiều cấp. Điều này dễ dẫn đến tình trạng nể nang, bao che và tiêu cực trong công tác thanh tra.

**Hai là**, cần hoàn thiện phần mềm chia sẻ, kết nối cơ sở dữ liệu quản lý GPLX và dữ liệu quản lý vi phạm trật tự ATGT của người lái xe, công khai kết quả thống kê hàng năm để các cơ sở đào tạo, sát hạch, cấp GPLX và các cơ quan quản lý nhà nước nắm được chất lượng sản phẩm đào tạo, trên cơ sở đó có những

giải pháp phù hợp trong quản lý đào tạo và tuyển sinh, gắn trách nhiệm của các cơ sở đào tạo, sát hạch, cấp GPLX với chất lượng sản phẩm đầu ra. Công khai số liệu thống kê lái xe vi phạm trật tự ATGT ở từng cơ sở đào tạo cũng giúp cho người học định hướng lựa chọn được cơ sở đào tạo lái xe uy tín, chất lượng.

**Ba là**, cần định kỳ kiểm tra, đánh giá năng lực và phẩm chất của đội ngũ giáo viên; tổ chức các lớp tập huấn, bồi dưỡng kiến thức, cấp chứng chỉ ATGT cho giáo viên dạy lý thuyết và giáo viên dạy thực hành. Lái xe là công việc mang tính rủi ro cao, liên quan trực tiếp đến an toàn tính mạng của bản thân và cộng đồng, vì vậy ngoài dạy nghề, giáo viên dạy lái xe phải đảm bảo có đủ kiến thức, năng lực và phẩm chất để làm tấm gương kinh nghiệm, đạo đức, văn hóa, ứng xử cho học viên trên mỗi cung đường.

**Bốn là**, cần xem xét bổ sung chuyên ngành Kỹ thuật An toàn giao thông (được đào tạo đầu tiên và duy nhất tại Trường Đại học Giao thông vận tải từ năm 2006 theo Quyết định số 1183/QĐ-BGD&ĐT ngày 14/3/2006 của Bộ Giáo dục và Đào tạo), trong tiêu chuẩn giáo viên dạy lý thuyết để tăng cường năng lực đội ngũ giảng dạy ở các cơ sở ĐTLX và sử dụng hợp lý lực lượng lao động chuyên môn sẵn có.

**Năm là**, cần xem xét bổ sung quy định về việc: Không cấp lại GPLX cho người lái xe đã bị cơ quan có thẩm quyền thu hồi GPLX ba lần. Quy định này sẽ hạn chế những đối tượng thường xuyên vi phạm pháp luật giao thông đường bộ và những đối tượng nhiều lần gây tai nạn giao thông từ mức nghiêm trọng trở lên được phép điều khiển phương tiện tham gia giao thông, đảm bảo an toàn cho xã hội.



# DỮ LIỆU BÁO CÁO VÀ ĐÁNH GIÁ TRỰC QUAN TAI NẠN ĐƯỜNG BỘ VÀ MỘT SỐ KHUYẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH

Ban Giao thông, Ngân hàng Thế giới

## 1. Dữ liệu báo cáo và đánh giá trực quan tai nạn đường bộ (DRIVER - Data for Road Incident Visualization Evaluation and Reporting (DRIVER))

Chính phủ Việt Nam có thể tận dụng các nguồn lực hiện có để phát triển Cổng thông tin an toàn giao thông đường bộ quốc gia. Ví dụ: Ngân hàng Thế giới đã phát triển và triển khai một hệ thống dựa trên web để ghi lại không gian địa lý (địa không gian) và phân tích các vụ tai nạn đường bộ được gọi là nền tảng Dữ liệu báo cáo và đánh giá trực quan tai nạn đường bộ (DRIVER). Hệ thống này liên kết nhiều cơ quan liên quan đến việc ghi lại dữ liệu tai nạn giao thông đường bộ (ví dụ: các cơ quan chính quyền địa phương, cảnh sát và hệ thống y tế), chuẩn hóa các thuật ngữ và định nghĩa cho báo cáo, đồng thời cung cấp các công cụ phân tích để hỗ trợ các chính sách và đầu tư dựa trên bằng chứng cũng như giám sát tác động của các sự can thiệp.

DRIVER hiện đang được triển khai ở nhiều quốc gia và cho các mục đích khác nhau. Ở Philippines, nơi nó được triển khai lần đầu tiên, DRIVER đang được mở rộng thành hệ

thống cơ sở dữ liệu tai nạn quốc gia chính thức, trong khi ở các nơi khác trên thế giới, nó được sử dụng như một công cụ để chia sẻ dữ liệu an toàn giao thông đường bộ với các nhà nghiên cứu và công chúng...

DRIVER chính thức được giới thiệu đến Việt Nam vào năm 2017. Kết quả chạy thử Demo ở Việt Nam có thể xem tại [vietnam.roadsafety.io](http://vietnam.roadsafety.io). (xem Hình 1).

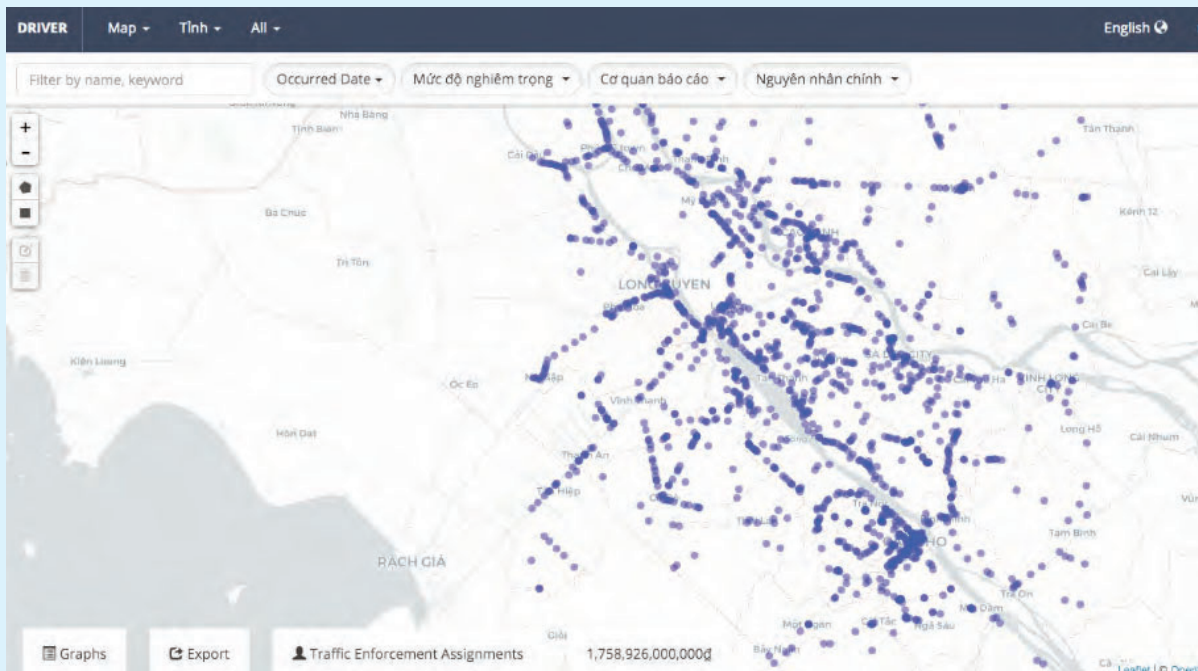
Bất kể là ứng dụng công nghệ nào sẽ đưa Cổng thông tin an toàn giao thông đường bộ quốc gia vào cuộc sống, điều quan trọng nhất là dành sự quan tâm đúng mức đến dữ liệu an toàn giao thông đường bộ. Ngân hàng Thế giới luôn sẵn sàng hợp tác với Chính phủ Việt Nam về sáng kiến quan trọng này.

## 2. Một số khuyến nghị liên quan đến dữ liệu an toàn đường bộ

### *Khuyến nghị 1: Cải thiện việc quản trị dữ liệu và quản lý an toàn giao thông đường bộ*

Theo đề nghị của Ủy Ban An toàn Giao thông Quốc gia (UBATGTQG), Ngân hàng Thế giới đang thực hiện hỗ trợ kỹ thuật về việc thành lập Diễn đàn An toàn giao thông





Hình 1 – Chụp màn hình chạy thử DRIVER của Việt Nam

đường bộ quốc gia (National Road Safety Observatory -NRSO). Việc thành lập một Diễn đàn như vậy có thể phát huy tiềm năng lớn để liên kết tất cả các bên liên quan đến dữ liệu chính lại với nhau. UBATGTQG (gồm các thành viên cao cấp của Bộ Công an, Bộ Y tế và Bộ Giao thông vận tải) tạo một nền tảng tuyệt vời để thành lập NRSO, và điều quan trọng là đồng thời tranh thủ cơ hội để đẩy mạnh các chức năng của cơ quan chỉ đạo an toàn giao thông đường bộ của UBATGTQG.

**Khuyến nghị 2: Xây dựng Cổng thông tin An toàn giao thông đường bộ quốc gia**

Khuyến nghị xây dựng Cổng thông tin an toàn giao thông đường bộ quốc gia cho Việt Nam và đề xuất do NRSO quản lý. Ba (03) Bộ giữ vai trò cốt lõi về an toàn giao thông đường bộ - tùy theo trách nhiệm tương ứng đối với dữ liệu tai nạn, dữ liệu thương tích và dữ liệu biểu hiện - cần nghiên cứu tìm cách tăng cường từng hệ thống dữ liệu của Bộ mình. NRSO cần phát triển và quản lý một

cổng thông tin liên kết các hệ thống dữ liệu khác nhau của Bộ. Cổng thông tin này sau đó có thể được sử dụng để phát triển các chương trình an toàn giao thông đường bộ toàn diện và dựa trên bằng chứng, được các bên liên quan chia sẻ và dễ dàng truy cập, đồng thời thúc đẩy việc thu thập và phân tích dữ liệu nâng cao.

**Khuyến nghị 3: Tích hợp nhiều nguồn dữ liệu tai nạn**

Theo WHO (2010), 70% các quốc gia sử dụng cơ sở dữ liệu cảnh sát giao thông làm nguồn chính về dữ liệu tai nạn của họ. Cảnh sát giao thông là cơ quan thích hợp nhất để thu thập thông tin về hiện trường vụ tai nạn, đặc biệt trong việc tiến hành điều tra kỹ lưỡng về các vụ tai nạn (chẳng hạn như phương tiện và tài xế liên quan, bằng chứng tình huống và điều kiện môi trường). Tuy nhiên, báo cáo không đầy đủ sẽ phát sinh khi không có sự phối hợp giữa cảnh sát giao thông và các cơ quan chính phủ khác (đặc biệt là ngành y tế),

và khi các định nghĩa về người tử vong và người bị thương không được chuẩn hóa. Dữ liệu bệnh viện có thể được sử dụng để bổ sung cho dữ liệu của cảnh sát giao thông và có được bức tranh rõ ràng hơn về an toàn đường bộ. Cho dù ở các quốc gia có thu nhập thấp, trung bình hay cao, các bệnh viện thông thường có thể thu thập được những dữ liệu chưa báo cáo cho cảnh sát. Dữ liệu bệnh viện thường sẽ không có chi tiết về vụ tai nạn, nhưng lại có thông tin chính xác và chi tiết hơn về thương tật so với báo cáo của cảnh sát. Đây là thông tin quan trọng để hiểu các tác động cơ sinh học trong các vụ tai nạn.

#### **Khuyến nghị 4: Tích hợp cơ sở dữ liệu tai nạn với các loại dữ liệu khác**

Việc liên kết một số bộ dữ liệu sẽ tăng độ chính xác của dữ liệu và cung cấp thêm chi tiết cho các giải pháp an toàn dựa trên bằng chứng. Hệ thống cơ sở dữ liệu cần được liên kết vì dữ liệu bổ sung sẽ cho thêm thông tin quan trọng, chính xác hơn, có thể truy cập hoặc mới nhất. Dữ liệu tai nạn có thể được liên kết với cả dữ liệu không gian và phi không gian. Dữ liệu phi không gian bao gồm hệ thống và cơ sở dữ liệu về cấp phép lái xe và xe cơ giới. Dữ liệu không gian đề cập đến dữ liệu giao thông, kiểm kê đường bộ, đánh giá đường, mức độ nguy hiểm trên đường bộ, bản đồ số chi tiết (street-view) và các thông tin dựa trên bản đồ khác. Các liên kết này có thể được sử dụng để tự động điền vào các trường được chọn trong quá trình ghi lại các sự cố, giúp cải thiện việc đảm bảo chất lượng thông tin.

#### **Khuyến nghị 5: Chia sẻ dữ liệu**

Hệ thống cơ sở dữ liệu cần được cung cấp cho tất cả các bên liên quan về an toàn giao thông đường bộ (PIARC, 2019) nhằm thúc đẩy sự hiểu biết nhiều hơn về an toàn giao thông đường bộ trong cộng đồng, hỗ trợ tốt hơn việc sử dụng dữ liệu của các bên liên quan khác nhau. Việc chia sẻ dữ liệu cần phải

được thực hiện trên nguyên tắc tôn trọng quyền riêng tư và bí mật cá nhân, nhưng không chấp nhận việc vin có quyền riêng tư và bảo mật để không chia sẻ dữ liệu. Cần có các biện pháp kiểm soát hành chính/pháp lý cụ thể trước khi dữ liệu được chia sẻ giữa các cơ quan, nhưng dữ liệu thương tật và tai nạn đường bộ là thông tin quan trọng về an toàn công cộng. Dữ liệu cần phải luôn sẵn sàng để phục vụ phân tích và giám sát của bên ngoài nếu muốn an toàn giao thông đường bộ sẽ được cải thiện đáng kể.

#### **Khuyến nghị 6: Tiêu chuẩn hóa các yêu cầu dữ liệu**

Việc thành lập Diễn đàn DTGT quốc gia và cổng thông tin dữ liệu quốc gia ở Việt Nam diễn ra vào thời điểm mà toàn cầu và khu vực đang dành sự quan tâm đáng kể vào cải thiện hệ thống dữ liệu an toàn giao thông đường bộ. Về mức độ liên quan, Việt Nam đang tham gia thành lập Diễn đàn An toàn giao thông đường bộ Châu Á - Thái Bình Dương, đơn vị này sẽ đẩy mạnh nỗ lực ở phạm vi rộng hơn nhằm tiêu chuẩn hóa các chỉ số tối thiểu cho khu vực. Các chỉ số cần được tùy chỉnh cho Việt Nam và chỉ có thể được hoàn thiện khi có ý kiến đóng góp (đầu vào) của các bộ khác nhau. Điều quan trọng đối với các chỉ số này là việc áp dụng tại Việt Nam định nghĩa tai nạn gây chết người được quốc tế chấp nhận là có ít nhất một người thiệt mạng ngay lập tức hoặc tử vong trong vòng 30 ngày do tai nạn đường bộ.

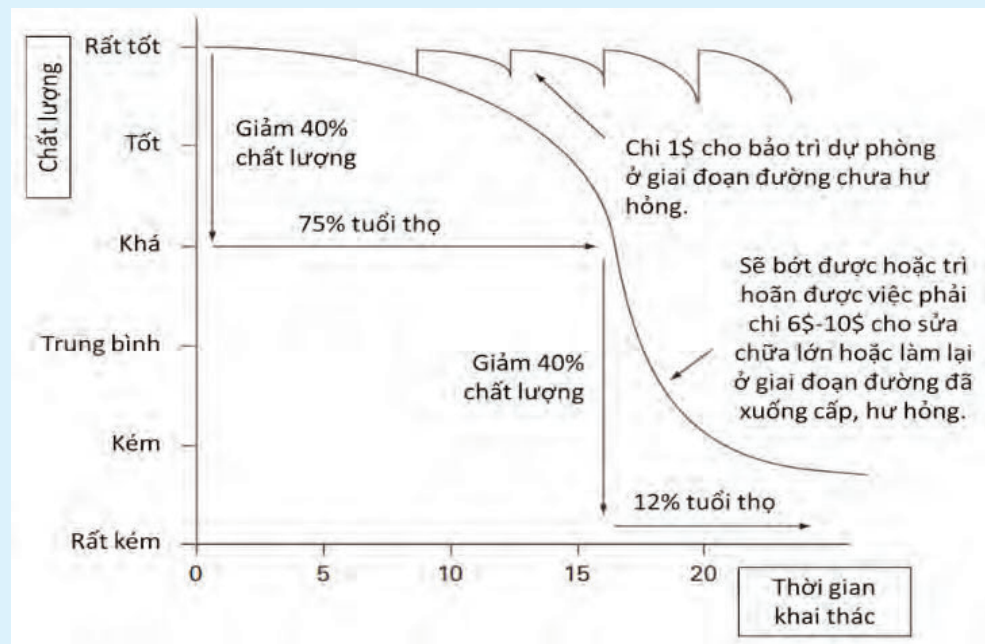


# TỐC ĐỘ XUỐNG CẤP CỦA KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM: NHỮNG VẤN ĐỀ ĐẶT RA VÀ GỢI MỞ GIẢI PHÁP CHÍNH SÁCH

TS. Nguyễn Đình Thọ<sup>29</sup>

## 1. Tốc độ xuống cấp hạ tầng giao thông đường bộ ở Việt Nam

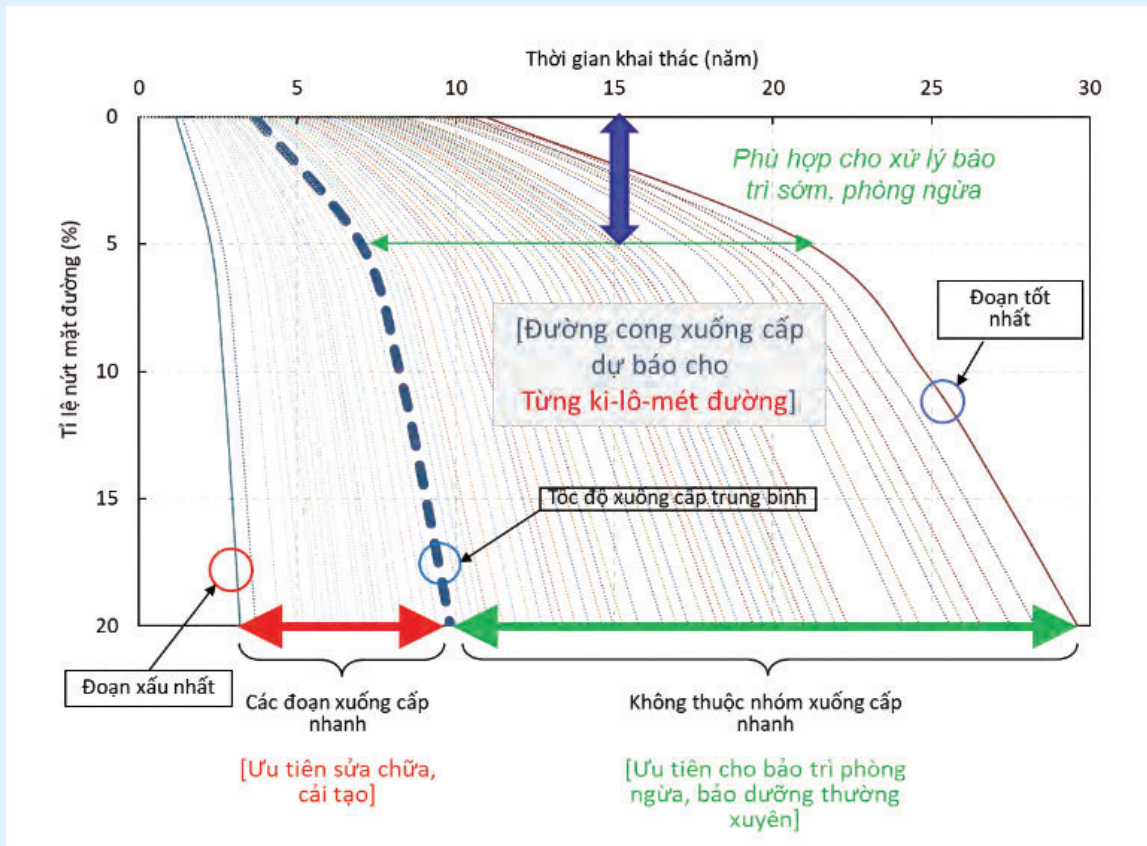
Các công trình đường bộ sau khi hoàn thành thi công và đưa vào khai thác, dưới tác động của nhiều yếu tố trong đó có cường độ vận chuyển và điều kiện môi trường sẽ bị suy giảm chất lượng, xuống cấp và hư hỏng. Đặc trưng chính cho quá trình xuống cấp là đường cong xuống cấp thể hiện diễn biến thay đổi chất lượng của công trình theo thời gian khai thác.



Hình minh họa. Đường cong xuống cấp điển hình của mặt đường<sup>30</sup>

29. Trường Đại học Giao thông Vận tải Hà Nội.

30. Cục Đường bộ Liên bang Mỹ (FHWA).



Hình minh họa: Đường cong xuống cấp dự báo theo từng ki-lô-mét của một số tuyến đường quốc lộ khu vực miền Bắc theo tiến triển nứt mặt đường<sup>31</sup>

Nhìn chung, ở giai đoạn đầu khi mới đưa công trình vào khai thác, quá trình xuống cấp sẽ diễn ra chậm; tuy nhiên khi công trình đã xuống cấp đến mức độ nhất định, có những hư hỏng về kết cấu thì quá trình xuống cấp sẽ tiến triển rất nhanh do tính liên khối của kết cấu không còn đảm bảo, hình thành các vùng có ứng suất cục bộ lớn, kết cấu không còn kín nước và dễ dàng bị các nguồn nước, nguồn ẩm xâm nhập... Kết quả là mức độ phục vụ của đường giảm xuống hoặc phải bắt buộc hạ thấp (giới hạn tốc độ lưu thông, giới hạn tải trọng khai thác,...) nhằm đảm bảo an toàn giao thông cũng như an toàn cho công trình.

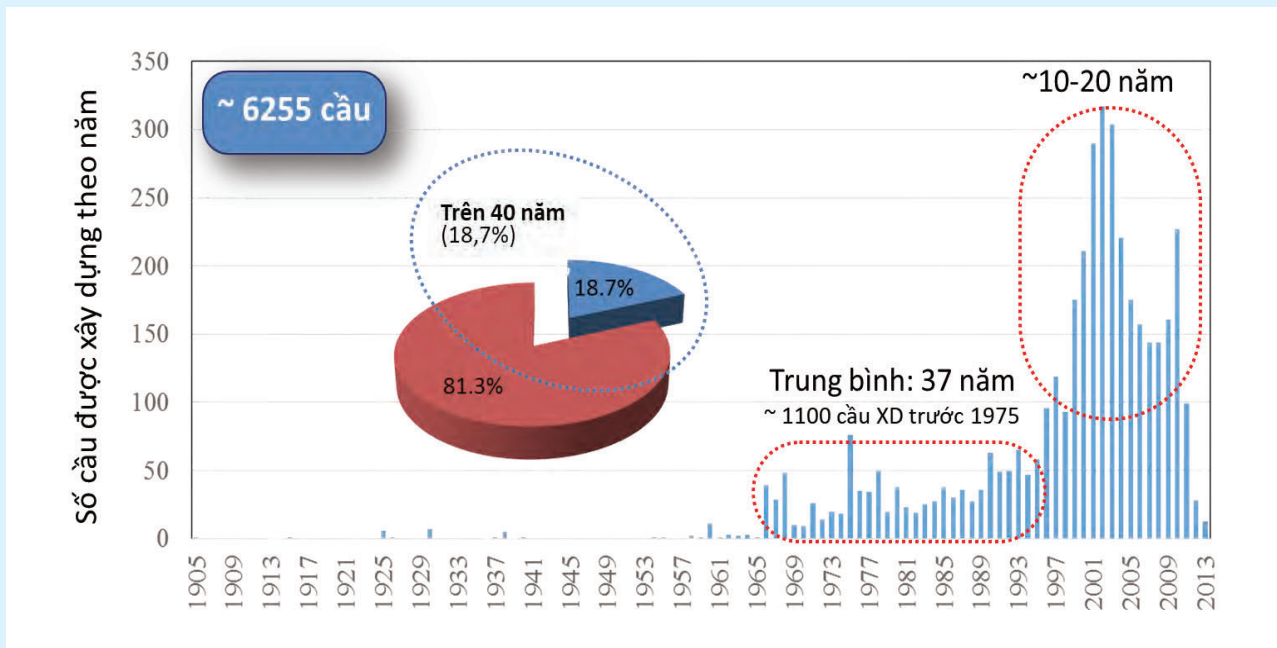
Trong quản lý, bảo trì đường bộ, đường cong xuống cấp được xem là cơ sở quan

trọng để xây dựng các chiến lược, kế hoạch bảo trì phù hợp. Các kết quả nghiên cứu cũng như thực tế đều chỉ ra rằng việc ưu tiên cho bảo dưỡng thường xuyên (BDTX) và bảo trì dự phòng luôn mang lại hiệu quả kinh tế, xã hội lớn hơn nhiều so với việc chỉ đầu tư sửa chữa hoặc phải làm lại đường khi đường đã hư hỏng, xuống cấp nặng.

Việc ngăn không diễn ra quá trình xuống cấp đối với các kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (KCHTGTĐB) là điều không thể. Tuy nhiên, làm chậm quá trình xuống cấp đồng nghĩa với kéo dài tuổi thọ khai thác với chi phí bảo trì ít nhất chính là yêu cầu cao nhất đối với công tác quản lý tài sản KCHTGTĐB. Nhận thức rõ yêu cầu này, trong thời gian

31. Nguyễn Đình Thọ, Hội thảo quốc tế về quản lý rủi ro và thảm họa đường bộ PIARC, 2018.





Hình minh họa: Tuổi khai thác cầu trên hệ thống đường quốc lộ<sup>32</sup>

qua đã có sự quan tâm đáng kể trong quản lý, bảo trì đường bộ ở nước ta. Đặc biệt, đang có những tiếp cận ban đầu để chuyển từ bảo trì chủ động (khi công trình đã hư hỏng, xuống cấp) sang bảo trì chủ động theo kế hoạch trên cơ sở dự báo được diễn biến xuống cấp của công trình trong tương lai.

Diễn biến xuống cấp ở mỗi tuyến đường là khác nhau: có những tuyến đường có tuổi thọ cao khi tốc độ xuống cấp chậm; ngược lại, cá biệt có những tuyến đường xuống cấp rất nhanh, biểu hiện bằng các hư hỏng sớm, xuất hiện ngay ở giai đoạn mới đưa vào khai thác. Như vậy, tốc độ xuống cấp không chỉ cho biết diễn biến xuống cấp của một con đường để từ đó có các kế hoạch bảo trì phù hợp mà còn giúp xác định được ưu tiên hóa về bảo trì các tuyến đường trong mạng lưới cũng như giúp phân tích đánh giá được nguyên nhân xuống cấp từ đó có các giải pháp khắc phục, tránh lặp lại. Ngoài ra tốc độ xuống cấp này cũng là cơ sở để dự tính được thời điểm kết thúc chu

kỳ khai thác của các công trình trước khi phải làm lại hoặc thay thế.

Ở mức độ chi tiết hơn, dự báo xuống cấp cũng có thể thực hiện cho từng phân đoạn đường ví dụ như từng ki-lô-mét đường. Hình trên là đường cong xuống cấp mặt đường bê tông nhựa cho từng ki-lô-mét đường của các tuyến quốc lộ ở phía Bắc.

Ngoài mặt đường, còn có nhiều công trình khác trên đường trong đó công trình cầu cũng được xem là một loại công trình quan trọng cần ưu tiên trong quản lý và bảo trì.

Hiện chưa có thống kê chính xác tổng số các cầu trên toàn bộ mạng lưới đường bộ ở nước ta nhưng chỉ tính riêng trên hệ thống đường quốc lộ hiện có khoảng 6255 cây cầu các loại với mức độ phân tán rộng về tuổi khai thác. Ngoài một số cầu có tuổi khai thác rất cao được xây dựng trong giai đoạn nửa đầu thế kỷ 20, phần lớn các công trình được xây dựng sau thời kỳ Đổi Mới đặc biệt trong giai đoạn thập niên đầu của thế kỷ 21.

32. Nguyễn Đình Thọ, Hội nghị lần 2 – Dự án Tăng cường năng lực bảo trì đường bộ, 2017.



Tỉ lệ gần 19% cầu trên quốc lộ của tuổi khai thác trên 40 năm, khoảng 1100 cầu có tuổi khai thác trung bình khoảng 37 năm cũng sẽ đặt ra những áp lực lớn về nhu cầu phải làm lại khi đến hết tuổi thọ khai thác trong thời gian tới.

Từ kết quả phân tích tình trạng mặt đường và dự báo xuống cấp cho các tuyến đường quốc lộ có thể rút ra những kết luận chính: (i) tốc độ xuống cấp về mặt đường nhìn chung ở mức độ kiểm soát được trong vòng 10 năm đầu; sau đó diễn biến xuống cấp thường tiến triển nhanh; (ii) tốc độ xuống cấp trên mỗi tuyến đường, mỗi phân đoạn đường có sự khác nhau khá rõ rệt tùy thuộc vào bản thân kết cấu áo đường cũng như các điều kiện tác động từ môi trường, từ phương tiện, các hoạt động vận tải và công tác quản lý, bảo trì đường. Nhiều tuyến đường đã phải làm lại mặt đường hoàn toàn khi hư hỏng nặng ở cuối chu kỳ khai thác.

Đối với các công trình cầu, về cơ bản cũng diễn ra quy luật xuống cấp như thông thường ngoại trừ các sự cố gây đổ, sập, trôi cầu do mưa lũ, quá tải... Phần nhiều các cầu với tuổi khai thác cao trên các trục vận tải chính đã có các biểu hiện xuống cấp, hư hỏng về kết cấu; nhiều cầu đã được sửa chữa, tăng cường hoặc làm lại.

### **3. Những vấn đề đặt ra và gợi mở giải pháp chính sách**

#### **3.1. Đổi mới cách tiếp cận đối với công tác bảo trì KCHTGTĐB**

Mặc dù công tác bảo trì đường bộ đã được quy định trong các văn bản luật; tuy nhiên với hệ thống kho tài sản KCHTGTĐB đồ sộ đang có ở nước ta cùng với các quy luật xuống cấp của công trình, các điều kiện tự nhiên ở mỗi vùng miền, việc tiếp tục đổi mới cách tiếp cận trong công tác quản lý, bảo trì KCHTGTĐB là cần thiết.

**Thứ nhất**, việc bảo trì cần được thực hiện chủ động, có kế hoạch, tạo cơ chế để ưu tiên

thực hiện các biện pháp ngăn ngừa bên cạnh việc sửa chữa khi công trình đã hư hỏng, xuống cấp. Rõ ràng việc xử lý trám bịt các vết nứt hoặc vá ổ gà nhỏ trên mặt đường sẽ hiệu quả hơn nhiều so với việc phải sửa chữa ổ gà lớn khi đã lan rộng và sâu xuống các lớp nền móng.

Như vậy, công tác BDTX, bảo trì dự phòng cần được ưu tiên. Kinh phí dành cho BDTX cần đủ để xử lý các hư hỏng nhỏ và phù hợp với từng loại đường, tình trạng cũng như tuổi khai thác của công trình. Hạn chế kinh phí cho BDTX sẽ dẫn đến sự tích tụ của nhiều hư hỏng nhỏ không được xử lý; hậu quả là các hư hỏng nhỏ này sẽ tiến triển thành hư hỏng lớn, xuống cấp nặng cả về mức độ và phạm vi đòi hỏi phải áp dụng các biện pháp sửa chữa quy mô lớn, tốn kém, ảnh hưởng nhiều đến giao thông, môi trường.

Cơ sở khoa học cho bảo trì có kế hoạch chính là hệ thống cơ sở dữ liệu (CSDL). Thông tin, CSDL phục vụ quản lý, bảo trì đường bộ cũng cần được xem là một loại tài sản trong lĩnh vực đường bộ.

**Thứ hai**, do tính chất xuất hiện các hư hỏng trên đường có tính ngẫu nhiên cùng với nguyên tắc “bảo trì càng sớm càng hiệu quả” nên cần tạo được cơ chế ra quyết định linh hoạt, hiệu quả. Đánh giá, nghiệm thu công tác BDTX theo chất lượng thực hiện (PBC\_Performance Based Contract) rõ ràng sẽ phù hợp hơn cách tiếp cận theo khối lượng thực hiện vốn phổ biến trong xây dựng cơ bản.

Ngoài ra, quy trình kiểm tra tình trạng công trình - lập kế hoạch bảo trì - thực hiện bảo trì hàng năm cũng cần linh hoạt theo điều kiện tự nhiên, khí hậu từng vùng miền. Với cùng một công tác như vá mặt đường nếu thực hiện trong các điều kiện khác nhau như: mùa mưa/mùa khô, trời nắng-trời mưa sẽ có chất lượng hoặc độ tin cậy về chất lượng khác nhau. Đây là yêu cầu cần được giải quyết ở nước ta do có sự khác nhau rõ rệt về đặc điểm khí hậu các vùng miền dọc

theo lãnh thổ đất nước. Cần xem xét lại sự phù hợp của việc quyết toán công tác bảo trì theo năm tài chính.

### **3.2. Vấn đề về cụ thể hóa tương quan giữa nguồn lực dành cho bảo trì đường bộ và chất lượng hoặc mức độ phục vụ của mạng lưới đường**

Một thực tế trong quản lý, bảo trì mạng lưới đường bộ là khi nguồn lực không đủ thì sẽ không đảm bảo duy trì được chất lượng của mạng lưới đường cũng như mức độ phục vụ cao của đường. Và trong thực tế, nhu cầu kinh phí cho bảo trì hệ thống CSHT luôn là một áp lực với các nền kinh tế và không phải khi nào cũng được thỏa mãn đầy đủ.

Vấn đề là cần định lượng được tương quan giữa nguồn lực cấp phát thực tế với mức độ đảm bảo được về chất lượng của mạng lưới đường. Đây chính là cơ sở để ngành đường bộ đảm bảo được cam kết của mình cũng như chính phủ, người dân đánh giá được mức độ hoàn thành nhiệm vụ của ngành đường bộ. CSDL đường bộ và các hệ thống quản lý đường bộ trong đó có các mô hình dự báo xuống cấp chính là công cụ hữu ích cho việc định lượng này.

Ngoài ra, việc minh bạch hóa này cũng là một cách truyền thông hiệu quả đến người dân, đến người tham gia giao thông trong việc cùng bảo vệ, giữ gìn tài sản KCHTGTĐB cũng như ủng hộ các chính sách và pháp luật về lĩnh vực đường bộ.

### **3.3. Vấn đề nâng cao hiệu quả bảo trì**

Công tác bảo trì đặc biệt với BDTX, sửa chữa nhỏ thường được thực hiện nhiều bằng thủ công do diện thi công nhỏ hẹp, phạm vi phân tán nên khó áp dụng biện pháp cơ giới hóa bằng các trang thiết bị, máy móc dùng trong xây dựng cơ bản. Tuy nhiên, do thi công bằng thủ công thường có hạn chế về năng suất, gây cản trở giao thông nên cần có cơ chế khuyến khích cơ giới hóa cho các hoạt động

này. Kéo dài thời gian hợp đồng bảo trì là một trong những giải pháp tạo động lực tốt cho các nhà thầu bảo trì đầu tư chuyên nghiệp hơn trong đó có việc nâng cao mức cơ giới hóa nhằm mang lại hiệu quả trực tiếp. Đây chính là điều kiện để tiếp tục nâng cao tiêu chí đấu thầu bảo trì ở giai đoạn sau khi mặt bằng chung đã được nâng lên.

Với sự quan tâm và đầu tư ngày càng tốt hơn cho công tác bảo trì KCHTGTĐB, yêu cầu nâng cao hiệu quả bảo trì không chỉ trong BDTX, sửa chữa nhỏ mà cả sửa chữa lớn là phù hợp. Thiết lập bộ chỉ số KPI (Key Performance Index) đánh giá hiệu quả bảo trì đường bộ phù hợp giúp nâng cao hiệu quả bảo trì, là dẫn suất cho những thay đổi cần thiết về mặt thể chế và công nghệ.

### **3.4. Vấn đề về công nghệ mới trong bảo trì đường bộ**

Áp dụng công nghệ mới, thay đổi các giải pháp truyền thống chính là một điều kiện quan trọng để nâng cao hiệu quả bảo trì. Thực tế là trên thế giới đã có rất nhiều công nghệ mới được phát triển và áp dụng cho lĩnh vực bảo trì, sửa chữa. Tuy nhiên việc áp dụng các công nghệ mới ở nước ta trong lĩnh vực bảo trì đường bộ vẫn còn nhiều hạn chế. Một vấn đề có tính rào cản chính là các quy định, yêu cầu có tính “cứng nhắc” về việc phải có tiêu chuẩn cho các công nghệ này nhằm đáp ứng yêu cầu quản trị tiền kiểm.

Thực chất với công nghệ hiện hữu trên thị trường thường luôn tồn tại hai loại tiêu chuẩn chính: (i) tiêu chuẩn dịch vụ của nhà sản xuất (có thể dưới dạng tiêu chuẩn cơ sở TCCS do nhà sản xuất tự ban hành và chịu trách nhiệm); (ii) tiêu chuẩn kỹ thuật của cơ quan quản lý. Như vậy, việc yêu cầu cần có tiêu chuẩn kỹ thuật cho tất cả các công nghệ là không cần thiết, có thể dẫn đến lãng phí nguồn lực và mất đi cơ hội áp dụng mang lại hiệu quả. Khi đã thỏa mãn tiêu chuẩn kỹ thuật chung thì các công nghệ, các giải pháp vật liệu

khác nhau đã có tiêu chuẩn dịch vụ được xem là đủ điều kiện áp dụng.

**3.5. Vấn đề về tái sử dụng vật chất khi công trình hết tuổi thọ khai thác**

Trong nền kinh tế tuần hoàn như hiện nay, sẽ là một thiếu sót rất lớn khi không quan tâm đầy đủ đến việc tái sử dụng các vật liệu, vật chất trên các công trình xây dựng nói chung và công trình KCHTGTĐB khi hết tuổi thọ khai thác do đã xuống cấp, hư hỏng.

Với kho tài sản KCHTGTĐB càng lớn, tuổi thọ công trình càng cao thì càng cần thiết sớm ban hành các quy định cụ thể về vấn đề này nhằm giảm thiểu lượng tài nguyên sử dụng đầu vào và lượng chất thải tạo ra kèm theo các hệ lụy về môi trường.

Tái sử dụng các vật liệu, vật chất có thể ở nhiều dạng khác nhau như: (i) sử dụng lại cho các công trình ít quan trọng hơn (*thường áp dụng với các loại cấu kiện, kết cấu*); (ii) tái chế và (iii) các dạng khác như tập hợp các cấu kiện hư hỏng điển hình phục vụ cho công tác đào tạo trực quan...

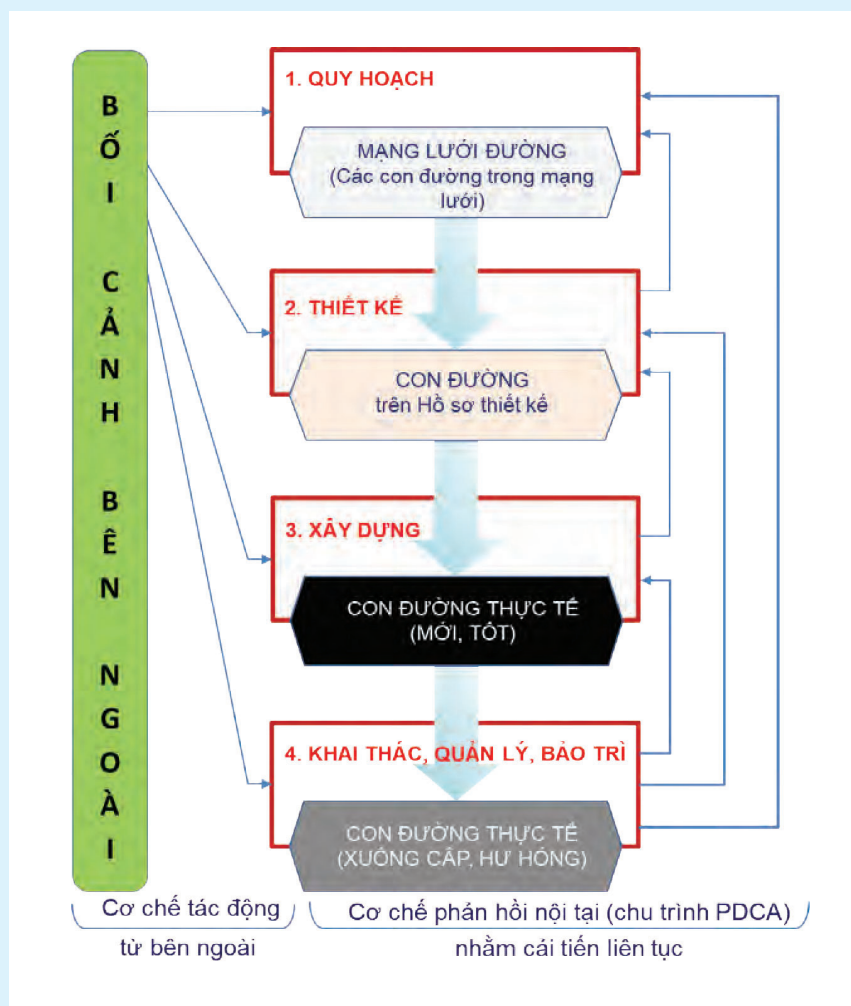
**3.6. Vấn đề về thiết lập cơ chế phản hồi nhằm thích ứng và cải tiến liên tục**

Cần xác định quá trình [Quy hoạch - Thiết kế - Xây dựng - Khai thác, quản lý, bảo trì] là một chu trình khép kín chứ không thuần túy là một tiến trình. Trong chu trình này: quá trình, kết quả thực hiện và thực tiễn ở bước sau là cơ sở xác định được những điểm cần cải thiện ở các bước trước. Đây

là cơ chế phản hồi nội tại theo theo chu trình PDCA (Plan\_Lập kế hoạch - Do\_Thực hiện - Check\_Kiểm tra - Act\_Hành động) đã được đề cập trong bộ tiêu chuẩn quốc tế về quản lý tài sản: ISO55000:2014, ISO55001:2014, ISO55002:2014.

Bên cạnh những phản hồi nội tại, lĩnh vực đường bộ cũng chịu tác động từ các yếu tố bên ngoài như biến đổi khí hậu, phát triển bền vững, kinh tế vĩ mô, các vấn đề toàn cầu khác,... đòi hỏi cần thích ứng linh hoạt, phù hợp.

Như vậy, việc thiết chế được cơ chế phản hồi và thích ứng hiệu quả, linh hoạt là cần thiết.



Hình minh họa: Sơ đồ cơ chế cải tiến liên tục trong lĩnh vực đường bộ



Ảnh minh họa hạn chế phương tiện giao thông cá nhân. Nguồn: Internet

## HẠN CHẾ PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG CÁ NHÂN: TẦM NHÌN VÀ CHÍNH SÁCH CỤ THỂ Ở MỘT SỐ NƯỚC

Minh Thy

Tốc độ đô thị hóa và sự gia tăng dân số nhanh chóng đã gây ra tình trạng ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, ảnh hưởng đến sức khỏe, đời sống cư dân tại các thành phố ở các nước, nhất là các thành phố lớn và siêu lớn. Thực trạng này đã buộc các nước (từ thập niên 1990) phải vạch ra chiến lược dài hơi để dần dần hạn chế phương tiện giao thông cá nhân song song với việc phát triển giao thông công cộng. Để cung cấp cho ĐBQH thông tin tham khảo, bài viết trình bày về kinh nghiệm một số nước trong ban hành chính sách hạn chế phương tiện cá nhân như đánh thuế, phí lên các phương tiện cá nhân (thuế xăng dầu, phí ùn tắc, phí đỗ xe...); cấm lưu thông xe máy, ô tô với quy mô, mức độ khác nhau.

### 1. Hạn chế phương tiện giao thông cá nhân: Tâm nhìn

Tâm nhìn chiến lược trong xây dựng chính sách giao thông nói chung, trong đó có việc hạn chế phương tiện giao thông cá nhân ở các thành phố lớn là tìm kiếm phương án win – win (cùng thắng), với nghĩa không chỉ chính quyền và người dân cùng thắng, mà các mục tiêu đều đạt được, hướng tới phát triển bền vững<sup>33</sup>. Chính sách hướng tới phát triển bền vững của các đại đô thị đòi hỏi sự hài hòa, cân bằng giữa việc phát triển hệ thống giao thông, đảm bảo nhu cầu đi lại với bảo vệ môi trường, bảo đảm sự an toàn, thuận tiện, sức khỏe và cuộc sống cho người dân.

Một điểm tiếp theo cần lưu ý khi thiết kế chính sách nói chung là sự đánh đổi ở mức hợp lý có thể chấp nhận được. Trong trường hợp cụ thể mà chúng ta đang bàn, chính sách cấm hoàn toàn hay hạn chế một phần phương tiện giao thông cá nhân theo không gian, thời gian đều phải chịu đánh đổi những chi phí, thiệt hại đối với chính quyền, doanh nghiệp, cá nhân công dân. Điều cần tính toán là làm sao để lợi ích tổng thể mà chính sách đó mang lại lớn hơn những chi phí, thiệt hại; có phương án bù đắp những chi phí, thiệt hại đó một cách hợp lý.

Đồng thời, chính sách hạn chế phương tiện giao thông cá nhân cần tính tới những đặc điểm về chính trị, kinh tế, xã hội, thể chế, văn hóa ở từng nước;<sup>34</sup> hay thậm chí tâm lý của người sử dụng ô tô<sup>35</sup>. Chẳng hạn, ở các nước đang phát triển, chính sách cấm ô tô ở khu vực trung tâm thành phố sẽ không ảnh hưởng tiêu cực nhiều như ở các nước phát triển, bởi lẽ

chủ sở hữu xe chủ yếu tập trung ở tầng lớp có thu nhập cao. Trong khi đó, chính sách cấm xe máy ở các thành phố lớn của các nước đang phát triển dùng nhiều xe máy sẽ ảnh hưởng nhiều đến đời sống mưu sinh của người dân, vì xe máy vẫn là phương tiện đi lại phổ biến. Hoặc là, các giá trị văn hóa, thói quen sinh hoạt ảnh hưởng đến hành vi giao thông của người dân cũng là yếu tố cần quan tâm khi xây dựng chính sách giao thông, trong đó có việc hạn chế phương tiện giao thông cá nhân.

Hơn nữa, chính sách hạn chế phương tiện giao thông cá nhân cần phải được đặt trong tổng thể các chính sách giao thông liên quan khác, ví dụ như chính sách phát triển hệ thống giao thông công cộng, phát triển các dịch vụ giao thông, thu hút sự tham gia của tư nhân vào phát triển giao thông, quy hoạch giao thông; và cả những chính sách thuộc các lĩnh vực khác, ví dụ như quy hoạch đất đai, xây dựng v.v...<sup>36</sup>.

Các chính sách hạn chế phương tiện giao thông cá nhân nhằm vào những mục đích cụ thể là cải thiện việc sử dụng phương tiện cá nhân; giảm phát thải độc hại từ ô tô, xe máy. Quản lý việc sử dụng phương tiện giao thông cá nhân nhằm mục đích giảm thời gian dừng và phát thải của xe bằng cách kiểm soát số lượng, dạng xe, thời gian lưu thông tại một khu vực nhất định trong thành phố. Để giảm phát thải, chính quyền các nước thường tìm cách giảm số lượng xe lưu thông tại một thời điểm, một địa điểm, tăng hiệu quả di chuyển, giảm ùn tắc<sup>37</sup>.

Bên cạnh việc kiểm soát số lượng xe và giảm ùn tắc ở trung tâm các thành phố, chính

33. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, *Moving Millions Transport Strategies for Sustainable Development in Megacities*, Published by Springer, 2007, trang 10-11.

34. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, trang 71-72.

35. Linda Steg, *Can Public Transport Compete With the Private Car*, IATSS RESEARCH Vol.27 No.2, 2003, .

36. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, *tlđđ*, trang 72.

37. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, *tlđđ*, trang 70.



sách liên quan đến phương tiện cá nhân có thể hướng đến việc tăng số xe thân thiện với môi trường bằng cách ưu tiên các loại xe phát thải ít hơn. Ví dụ như: điều chỉnh phát thải; khuyến khích “công nghệ xanh”; các loại phí đăng ký xe; các loại thuế xăng dầu.

## 2. Các chính sách hạn chế phương tiện giao thông cá nhân

Các chuyên gia chia các chính sách hạn chế giao thông đường bộ thành các biện pháp hành chính mệnh lệnh (command-and-control) và biện pháp khuyến khích kinh tế, thị trường (market-based).<sup>38</sup> Biện pháp hành chính mang tính chất bắt buộc thi hành, ví dụ cấm hoặc hạn chế lưu thông phương tiện giao thông. Biện pháp kinh tế nhằm thay đổi hoặc khuyến khích hành vi của công dân như thuế, phí.

Một cách chia khác là chia các chính sách này thành chính sách hướng cung và chính sách hướng cầu (supply - and demand-oriented policies)<sup>39</sup>. Chính sách hướng cung nhằm tăng nguồn cung như xây thêm hoặc cải thiện đường sá, đầu tư phát triển các phương tiện giao thông. Các chính sách hướng cầu nhằm thay đổi nhu cầu của người dân trong việc sử dụng phương tiện giao thông, ví dụ chuyển từ ô tô, xe máy sang buýt, tàu điện ngầm, đường sắt đô thị trên cao.

### 2.1. Các chính sách mang tính mệnh lệnh hành chính

#### a) Cấm, hạn chế theo khu vực và có lộ trình<sup>40</sup>

Ở nhiều nước, chính quyền cấm tất cả hoặc những loại phương tiện giao thông cá nhân nhất định lưu thông ở một số khu vực, ví dụ trung tâm thành phố hoặc trên toàn thành phố trong một khoảng thời gian trong ngày (ví dụ giờ cao điểm sáng và chiều tối), hoặc theo ngày trong tuần. Những địa điểm đó được dành riêng cho người đi bộ, xe đạp, giao thông công cộng. Ngoài ra, một số ít ô tô được cấp giấy phép lưu thông ở những khu vực đó, nhưng phải trải qua sự kiểm định ngặt nghèo về chất lượng phát thải.

Điều đặc biệt quan trọng để chính sách này thành công là phải có phương tiện thay thế để người dân đi lại ở những khu vực bị cấm. Bên cạnh đó, theo kinh nghiệm của TP Quảng Châu (Trung Quốc), Yangon (Myanmar), Jakarta (Indonesia), Bogotá (Colombia), cần phải có lộ trình thích hợp trong việc cấm phương tiện cá nhân như xe máy, vì đó cũng là công cụ mưu sinh của nhiều người dân.

Người làm chính sách cũng cần tính đến tác dụng ngược của chính sách. Ví dụ như ở TP Mexico, để đối phó với chính sách hạn chế ô tô theo ngày chẵn/lẻ, nhiều người đã mua thêm ô tô cũ để thay nhau được chạy xe vào trung tâm vào tất cả các ngày; còn nhiều người không có điều kiện như vậy đã chuyển sang dùng taxi, khiến cho lưu lượng taxi tăng lên. Kết quả là lượng xe lưu thông ở trung tâm thành phố không giảm, ùn tắc tăng, ô nhiễm không khí tăng, và chi phí xã hội tăng do sự bất tiện.

38. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, tldd, trang 74.

39. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, tldd, trang 74.

40. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, tldd, trang 80, 86-87, chương 6, chương 7; Phương Dung - Lan Hương, Hạn chế phương tiện cá nhân ở các nước - Bài 1: Chiến lược dài hơi và lộ trình cụ thể, Kinh tế đô thị, 19-07-2017, <http://kinhtedothi.vn/kinh-nghiem-han-che-phuong-tien-ca-nhan-o-cac-nuoc-bai-1-chien-luoc-dai-hoi-va-lo-trinh-cu-the-293226.html>; Nguyễn Phương, Hạn chế phương tiện cá nhân tại đô thị - Kỳ 1: Linh hoạt hay "thiết quân luật"? Kinh tế đô thị, 3/2019, <http://kinhtedothi.vn/han-che-phuong-tien-ca-nhan-tai-do-thi-ky-1-linh-hoat-hay-thiet-quan-luat-338959.html>; Tạp chí Giao thông vận tải, Các nước hạn chế phương tiện cá nhân như thế nào? <http://www.tapchigiaothong.vn/cac-nuoc-han-che-phuong-tien-ca-nhan-nhu-the-nao-d19536.html>

## CẤM HOẶC HẠN CHẾ LƯU THÔNG XE MÁY, Ô TÔ Ở MỘT SỐ NƯỚC

- **Yangon, Myanmar:** Từ năm 1989, trong trung tâm TP Yangon cấm xe máy sử dụng xăng lưu thông. Từ năm 2003, cấm các loại xe máy, giới hạn việc sử dụng xe đạp điện trong các khu vực trung tâm. Đến năm 2007, xe máy bị cấm hoàn toàn trên toàn TP Yangon.

- **Jakarta, Indonesia:** Vào tháng 11/2014, Jakarta công bố chính sách cấm xe máy theo lộ trình: (i) Từ tháng 12/2014 đến tháng 1/2015: Thí điểm áp dụng tại một số tuyến đường chính; (ii) từ tháng 2/2015, cấm hoàn toàn xe máy tại một số khu vực và trung tâm Jakarta, nơi có hệ thống giao thông công cộng hoạt động hiệu quả. Đối với ô tô, Jakarta áp dụng lệnh cấm xe theo biển chắn/lẻ từ tháng 6/2013. Đồng thời, kéo dài giờ hoạt động của xe buýt và bổ sung xe buýt.

- **Quảng Châu, Trung Quốc:** Giai đoạn 1 bắt đầu từ tháng 10/1991, cấm tất cả xe máy không đăng ký tại Quảng Châu lưu hành trong nội đô từ 7h sáng đến 7h tối. Đến giai đoạn 2, từ năm 1999, xe máy không đăng ký tại Quảng Châu bị cấm lưu hành hoàn toàn tại TP này. Giai đoạn 3, bắt đầu từ năm 2001, cấm tất cả xe máy trong toàn TP, các xe máy cũ không đảm bảo tiêu chuẩn khí thải sẽ bị tiêu hủy.

Từ tháng 3/2004, cấm xe máy theo lộ trình như sau: (i) Từ 1/5/2004 cấm từ 9h - 16h30 và từ 20h30 - 5h; (ii) từ đầu năm 2006 cấm 24 giờ/ngày tất cả các ngày trong tuần trên một số tuyến phố chính; (iii) đến đầu năm 2007, cấm hoàn toàn xe máy trong trung tâm TP.

Đồng thời, TP Quảng Châu vận hành các loại xe buýt mini phù hợp với các con phố nhỏ. Sau một thời gian áp dụng, khoảng 50% người dân thường sử dụng xe máy đã chuyển sang đi xe buýt, 20% dùng ô tô, 20% dùng xe đạp và 10% chuyển sang đi bộ.

- **New Delhi, Ấn Độ:** Từ tháng 1/2016, ô tô cá nhân chỉ được luân phiên chạy trên đường phố theo ngày chẵn/lẻ. Bên cạnh đó, chính quyền New Delhi tăng số xe công cộng trong thành phố và tăng gấp đôi phí môi trường đối với xe tải đi vào thành phố.

- **Bogotá, Colombia:** Vào 1/2/2000, lần đầu tiên ở Nam Mỹ, chính quyền thành phố thực hiện "Ngày không ô tô". Trong 23 giờ, gần 832,000 xe cá nhân nằm yên một chỗ, cư dân đi bộ, dùng xe đạp, bus, taxi. Chính quyền TP còn áp dụng giấy phép lưu thông giờ cao điểm, nhằm hạn chế 40% ô tô cá nhân không được vào thành phố từ thứ Hai đến thứ Sáu trong những giờ cao điểm (07:00 đến 09:00 và 17:30 đến 19:30). Nhờ những biện pháp này, ùn tắc, ô nhiễm không khí, ô nhiễm tiếng ồn, tai nạn giao thông đều giảm nhiều.

*b) Hạn chế các địa điểm đỗ xe<sup>41</sup>*

Chính phủ nhiều nước có chính sách hạn chế các địa điểm đỗ xe trả tiền ở khu vực trung tâm thành phố lớn, không mở các điểm mới, không mở rộng diện tích các điểm sẵn có. Điều này có thể dẫn đến thay đổi hành vi của các chủ phương tiện, không khuyến khích họ sử dụng ô tô trong khu trung tâm. Đồng thời, phí dịch vụ đỗ xe cũng tăng lên do địa điểm ít, càng làm cho các chủ xe không muốn đi xe vào khu vực trung tâm. Biện pháp này còn tiết kiệm quỹ đất thành phố vốn là nguồn lực khan hiếm, để dành cho các mục đích khác.

Tuy nhiên, biện pháp này chỉ hiệu quả khi thực thi một cách mạnh mẽ, không bị lạm dụng, ví dụ như ở Mexico, có cảnh sát đã nhận tiền để chằm chước cho các chủ xe được đỗ xe tại các địa điểm hoặc vào thời gian không được phép. Cộng với lượng xe đỗ hợp pháp, điều này khiến cho lưu lượng xe không giảm, mức độ ô nhiễm tính trên đầu xe tăng, khả năng đáp ứng của đường phố giảm, khả năng lưu thông của thành phố, kể cả xe buýt công cộng bị ảnh hưởng nhiều. Ngoài ra, biện pháp này có thể gây ra các hệ lụy không mong muốn, ví dụ như có những lái xe sẽ đi lòng vòng hy vọng kiếm được chỗ đỗ xe.

*c) Hệ thống hạn ngạch lưu hành<sup>42</sup>*

Hệ thống hạn ngạch lưu hành (Vehicle Quota System - VQS) đặt ra giới hạn về số lượng giấy phép đối với một loại xe nhất định được phép lưu hành trong phạm vi thành phố. Chẳng hạn, Singapore, hoặc các TP Bắc Kinh, Thượng Hải, Quảng Châu, Thẩm Quyển của

### VÍ DỤ VỀ HẠN NGẠCH LƯU HÀNH

Đầu năm 2011, Bắc Kinh cho bốc thăm để mua ô tô với giới hạn: 1 năm chỉ có 240.000 chiếc xe mới được phép lưu thông. Năm 2012, thành phố Quảng Châu hạn chế ô tô loại vừa và nhỏ bằng cách bốc thăm để mua xe và đấu giá biển số với chỉ tiêu mỗi năm 120.000 xe mới. Thành phố Thiên Tân hạn chế mua ô tô mới từ tháng 12/2013. Thành phố Hàng Châu áp dụng quy định cạnh tranh giá mua và rút thăm để được mua ô tô từ tháng 3/2014. Thâm Quyển hạn chế mua ô tô từ tháng 12/2014, với số lượng xe ô tô loại nhỏ mới mỗi năm là 100.000 chiếc và sẽ được phân phối theo tháng. Trong đó, chỉ tiêu 20.000 xe là dành cho ô tô điện, người dân được mua theo phương thức bốc thăm; 80.000 xe còn lại được áp dụng mua theo hình thức 50% bốc thăm và 50% cạnh tranh giá mua. Đặc biệt, theo quy định này, chỉ tiêu ô tô mới cho mỗi năm phải phụ thuộc vào nhu cầu ô tô, môi trường không khí và thực trạng giao thông của năm đó.

Trung Quốc áp dụng VQS, theo đó thay vì để cho thị trường xác định số lượng xe lưu thông, Chính phủ đề ra hạn ngạch xe bán ra hàng năm. Biện pháp này kiểm soát được số lượng xe, nhưng lại giới hạn nguồn cung của người dân, làm giảm tiêu dùng.

*d) Chứng nhận sở hữu xe (Certificate of Entitlement - COE)*

Chứng nhận sở hữu xe (Certificate of Entitlement - COE) ở Singapore có thời hạn trong 10 năm, được áp dụng bắt buộc đối với các phương tiện lưu thông trên đường. Chứng nhận COE được cấp với số lượng hạn

41. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, *tlđđ*, trang 81.

42. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, *tlđđ*, trang 87-88.

ché, phụ thuộc vào các chỉ số, như số lượng xe bị đưa ra khỏi diện cấp phép, tốc độ gia tăng xe cá nhân tại thời điểm cấp, lượng xe taxi hoạt động. Vào năm 2015, số lượng xe ô tô bị loại khỏi diện lưu thông là 22.340 chiếc, trong khi số lượng COE được cấp phép chỉ là 21.845 chiếc.

Chi phí để sở hữu COE rất cao. Người dân Singapore và người nước ngoài lưu trú dài hạn phải tham gia vào các phiên đấu giá loại chứng chỉ này. Tùy thuộc vào nhu cầu thị trường, giá thành sở hữu COE có thể đạt 30% - 80% giá mua một chiếc xe mới. Vào thời điểm tháng 11/2015, mức đấu giá COE rơi vào khoảng 56.000 USD - 62.000 USD.

## 2.2. Các biện pháp kinh tế

### a) Các loại thuế<sup>43</sup>

Các loại thuế như thuế xăng dầu, thuế tiêu thụ ô tô, xe máy, thuế đường bộ được áp dụng ở nhiều nước nhằm giảm lượng tiêu thụ xe, dẫn đến giảm ùn tắc, giảm mức độ ô nhiễm và tiếng ồn. Chẳng hạn, chiến lược đánh thuế được chính quyền TP Seoul, Hàn Quốc xây dựng nhằm đạt được phát triển bền vững. Vào cuối thập niên 1990, thuế đường bộ được áp dụng đối với các doanh nghiệp có trụ sở ở trung tâm thành phố nhằm thêm tiền đầu tư phát triển giao thông công cộng. Malaysia cũng áp dụng thuế đường bộ được tính trên loại nhiên liệu sử dụng, dung tích động cơ. TP Seoul, Hàn Quốc có thuế tiêu thụ ô tô bằng 75% giá xe được ban hành năm 1985 không chỉ nhằm giảm số lượng xe cá nhân (qua đó giảm ùn tắc), mà còn khuyến

khích tiết kiệm và hạn chế mua sắm đồ xa xỉ<sup>44</sup>. Còn ở Singapore, người mua xe phải chi trả các loại thuế, phí cao hơn rất nhiều đối với các nước trong khu vực. Một chiếc xe ô tô nhập khẩu bị áp mức thuế bằng 30% giá trị nhập khẩu thị trường.

### b) Các loại phí<sup>45</sup>

- Phí ùn tắc (congestion fee) được khá nhiều nước áp dụng, theo đó, bằng phương tiện kỹ thuật có thể xác định ngay tại chỗ khoản chi phí mà người sử dụng phương tiện cá nhân phải trả cho sự ùn tắc do xe của mình góp phần gây ra. Chẳng hạn, từ năm 2008, các thành phố: Berlin, Cologne, Hanover (Đức); Bắc Kinh, Thượng Hải, Nam Kinh (Trung Quốc), Delhi, Mumbai (Ấn Độ)... đã xem xét áp dụng thu phí ùn tắc nhằm hạn chế sự phát triển quá mức các phương tiện cá nhân, gây quá tải cho hạ tầng giao thông và ô nhiễm.

Chính quyền London (Anh) cũng áp dụng mức phí phụ thu ô nhiễm môi trường đối với các phương tiện giao thông cá nhân khi đi vào trung tâm thủ đô từ năm 2017. Theo đó, các loại phương tiện giao thông cá nhân như xe ô tô, xe máy cũ gây ô nhiễm không khí sẽ phải chịu mức phí 10 Bảng/ngày khi lưu thông tại các khu vực trung tâm London vào các ngày trong tuần, trừ Thứ 7 và Chủ nhật trong khoảng thời gian từ 7h-18h.

(...xem tiếp trang 75)

43. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, tldd, trang 89 -95; chương 6 và 7; Lê Thị Thùy Vân, Phí giao thông đường bộ ở một số nước và khuyến nghị cho Việt Nam, Tạp chí Kinh tế - Tài chính quốc tế, 4/2013, trang 57-59.

44. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, tldd, trang 89 -95; chương 6 và 7.

45. F. Moavenzadeh & M.J. Markow, tldd, chương 6 và 7; Lê Thị Thùy Vân, tldd; Phương Dung - Lan Hương, Hạn chế phương tiện cá nhân ở các nước - Bài 1: Chiến lược dài hơi và lộ trình cụ thể, Kinh tế đô thị, 19-07-2017, <http://kinhtedothi.vn/kinh-nghiem-han-che-phuong-tien-ca-nhan-o-cac-nuoc-bai-1-chien-luoc-dai-hoi-va-lo-trinh-cu-the-293226.html>; Nguyễn Phương, Hạn chế phương tiện cá nhân tại đô thị - Kỳ 1: Linh hoạt hay "thiết quân luật"? Kinh tế đô thị, 3/2019, <http://kinhtedothi.vn/han-che-phuong-tien-ca-nhan-tai-do-thi-ky-1-linh-hoat-hay-thiet-quan-luat-338959.html>; Tạp chí Giao thông vận tải, Các nước hạn chế phương tiện cá nhân như thế nào? <http://www.tapchigiaothong.vn/cac-nuoc-han-che-phuong-tien-ca-nhan-nhu-the-nao-d19536.html>.





Ảnh minh họa phá dỡ công trình cũ trên đoạn đường Đại La - Hà Nội, tháng 8/2020.  
Nguồn: Đại học Xây dựng

## KINH NGHIỆM CỦA MỘT SỐ NƯỚC VỀ SỬ DỤNG CHẤT THẢI RẮN XÂY DỰNG TRONG THI CÔNG ĐƯỜNG GIAO THÔNG

Nhóm tác giả<sup>46</sup>

Việt Nam hiện nay, các dự án xây dựng công trình giao thông chưa quan tâm đến chất liệu tái chế (CLTC) từ chất thải rắn xây dựng (CTRXD). Những rào cản lớn chính là chúng ta chưa có các chỉ dẫn kỹ thuật cho việc thi công và nghiệm thu công trình sử dụng vật liệu tái chế, các tiêu chuẩn phân loại CLTC từ phế thải xây dựng, cũng như các quy định pháp luật mang tính bắt buộc trong việc tái chế và sử dụng những loại vật liệu này. Chính vì thế, bài này trình bày kinh nghiệm của một số nước trong ứng dụng cốt liệu tái chế từ CTRXD vào thi công đường giao thông trên thế giới và đề xuất một số kiến nghị đối với nước ta.

46. Bài viết được biên soạn bởi các giảng viên Đại học Xây dựng: TS. Nguyễn Ngọc Tân, PGS.TS. Nguyễn Hoàng Giang, TS. Bùi Ngọc Kiên, GS.TS. Ken Kawamoto, TS. Tống Tôn Kiên, TS. Nguyễn Tiến Dũng, Ths. Ngô Kim Tuấn, Ths. Trần Việt Cường.



## 1. Kinh nghiệm các nước về ứng dụng cốt liệu nghiền làm vật liệu thi công móng đường giao thông

Trong việc xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông, phế thải xây dựng đóng một vai trò cơ bản bởi những lợi ích quan trọng mà nó mang lại như tiết kiệm được nguồn tài nguyên và giảm thiểu gánh nặng trong việc xử lý phế thải cũng như bãi chôn. Việc nghiên cứu ứng dụng và những đặc điểm của loại cốt liệu tái chế cho xây dựng các công trình giao thông hiện vẫn được quan tâm ở các nước trên thế giới bởi những lợi ích về mặt môi trường. Các nghiên cứu chỉ ra rằng CTRXD có thể dùng cho nền đường, các lớp móng, đáy móng của kết cấu áo đường hay thậm chí là làm cốt liệu cho lớp mặt đường. CTRXD làm vật liệu đắp nền đường và đáy kết cấu áo đường không chỉ có cường độ cao mà còn có khả năng tự gắn kết làm cho kết cấu mặt đường có cường độ cao cũng như có khả năng ngăn chặn mao dẫn của nước ngầm hoặc nước tự nhiên vào kết cấu mặt đường. Lớp móng của kết cấu áo đường có vai trò truyền tải trọng phương tiện vận tải từ lớp mặt áo đường xuống nền đường, tăng khả năng chịu lực cho kết cấu áo đường, đồng thời ngăn chặn các nguồn ẩm ảnh hưởng xấu đến lớp mặt, giảm chiều dày lớp mặt và tận dụng vật liệu địa phương để giảm giá thành xây dựng.

### Phần Lan

Từ những năm 1998 đã có rất nhiều dự án xây dựng đường sử dụng cốt liệu từ CTRXD làm lớp móng trên và móng dưới của kết cấu mặt đường. Một trong những dự án nổi bật đó là đường cao tốc Lahti thuộc hệ thống đường cao tốc của nước này. Năm 1998, khoảng 20 nghìn tấn cốt liệu tái chế được sử dụng cho 2 km lớp móng mặt đường. Khả năng chịu tải của kết cấu mặt đường được thiết kế để tăng từ 300 MPa của kết cấu thông thường lên 400 MPa. Thực tế đã cho thấy, khả năng chịu lực của đoạn đường này đã đạt 689 MPa vào tháng 5/2000 và nó được kỳ vọng sẽ tăng lên

nữa do khả năng tự dính kết của cốt liệu tái chế từ CTRXD. Điều này làm tăng khả năng phục vụ và kéo dài tuổi thọ của kết cấu mặt đường.

### Bồ Đào Nha

Dự án cải tạo sân bay quốc tế Lisbon để tăng chất lượng phục vụ và khả năng chịu tải trọng trong đó bao gồm làm mới các đoạn đường lăn, bãi đậu máy bay và nhà ga. Ở thời điểm đó, mặt đường hiện tại sử dụng bê tông có cường độ chịu nén 40 MPa có dấu hiệu xuống cấp và cơ quan quản lý đường quyết định làm lại kết cấu mặt đường. Các kỹ sư đã quyết định sử dụng cốt liệu tái chế từ CTRXD thay cho cốt liệu từ đá tự nhiên. Cốt liệu tái chế được nghiền với đường kính lớn nhất 40 mm và nằm trong đường cong cấp phối tiêu chuẩn. Dựa vào thí nghiệm đầm nén tiêu chuẩn cốt liệu tái chế có dung trọng khô lớn nhất 2026 - 2116 kg/m<sup>3</sup> và độ ẩm tối ưu là 6,7 - 9%, chỉ số độ hao mòn Los Angeles là 36 - 45%. Có khoảng 25.000 m<sup>3</sup> cốt liệu CTRXD đã được sử dụng với mục đích giảm năng lượng tiêu thụ, khí thải của các phương tiện vận chuyển, giảm khai thác đá tự nhiên và cũng ngăn chặn việc đổ thải ra ngoài môi trường. Dự án này được đánh giá là tiết kiệm được khoảng 500.000 Euro.

### Vương quốc Anh

CLTC từ CTRXD cho làm móng và cốt liệu lớp mặt đường được ứng dụng từ những năm 1970. CLTC đã được sử dụng làm lớp mặt thông qua công nghệ tái chế nguội tại chỗ của lớp mặt bê tông nhựa. Chính công nghệ này đã mang lại những lợi ích về chi phí và môi trường thay thế cho việc sử dụng vật liệu mới. Việc tăng cường lớp móng của mặt đường bằng CLTC có gia cố 2% xi măng đã làm cho lớp vật liệu này ổn định hơn và có khả năng chịu lực tốt hơn. Từ những dự án đường sử dụng CLTC, cơ quan quản lý đường ở Anh cũng xây dựng được các hệ thống chỉ dẫn kỹ thuật cho loại vật liệu này. Những lợi ích đó đã làm tăng tỷ lệ tái chế từ 2% lên 67%. Đây

là một dấu hiệu tốt về tầm quan trọng của việc cung cấp hệ thống chỉ dẫn và các chính sách khuyến khích để hấp dẫn với người dùng CLTC.

Chính phủ Anh khuyến khích việc sử dụng cốt liệu tái chế từ CTR xây dựng. Những tuyến đường được xây dựng ở đây đều được xem xét về vấn đề môi trường, tận dụng vật liệu địa phương và giảm thiểu chi phí xây dựng. Cốt liệu của CTRXD có thể được sử dụng cho tất cả các lớp trong kết cấu mặt đường. Tại dự án xây dựng đường ở thành phố Newport với chiều dài 9,5 km sử dụng cốt liệu tái chế từ CTR XD, người ta đã tính toán ra rằng nếu sử dụng 60.000 tấn CLTC thay vì dùng cốt liệu tự nhiên có thể tiết kiệm chi phí trực tiếp là £1.034.135. Ngoài ra, ở dự án này người ta tính ra tiết kiệm đáng kể được các chi phí gián tiếp là £941,360 cho việc tránh được xả thải ra ngoài môi trường và phí sử dụng đất làm bãi đổ. Chi phí trực tiếp và gián tiếp có thể tiết kiệm được tại dự án này là £1.975.495. Không chỉ mang lại những lợi ích kinh tế, việc sử dụng CLTC từ CTRXD sẽ mang lại nhiều lợi ích khác như là: ít sử dụng nguồn đá cốt liệu tự nhiên và giảm thiểu tác động môi trường vì dự án này sử dụng đến 95% là cốt liệu tái chế. Khoảng cách vận chuyển vật liệu cũng giảm đáng kể, điều này làm giảm áp lực lên môi trường. Hơn cả, dự án này tạo ra tiền đề cho việc quản lý rác thải tốt hơn.

### **Trung Quốc**

Nhiều nghiên cứu đã khảo sát những tính chất cơ bản của CTRXD trong việc ứng dụng cho làm đường giao thông. Các kết quả nghiên cứu đã chỉ ra cốt liệu từ CTRXD có cường độ cao và ổn định sau khi được xử lý phân loại, đồng thời cũng đề xuất sử dụng vật liệu này cho thi công nền đường và lớp đáy móng kết cấu áo đường. CTRXD cũng đã được ứng dụng thành công cho nền đường của đoạn đường ở đông Sanhuan với độ võng trung bình của nền đường là 0,66 mm và mô đun đàn hồi là 162,7 MPa, giá trị này đáp ứng

được các yêu cầu kỹ thuật của các tiêu chuẩn hiện hành của nước này. Ở Trung Quốc có rất nhiều tuyến đường nối giữa vùng nông thôn và thành phố có lưu lượng giao thông thấp và không yêu cầu cao về kết cấu mặt đường đã sử dụng CLTC từ CTRXD tại địa phương. Một tuyến đường thử nghiệm ở Thượng Hải được xây dựng với các tỷ lệ CLTC khác nhau và dùng cho các lớp khác nhau của kết cấu áo đường. Đoạn đường thử nghiệm này cũng chỉ ra nếu CLTC được gia cố thêm 5 - 7% xi măng thì đều có đủ khả năng chịu được tải trọng trực tích lũy trong thời gian thiết kế.

### **Nhật Bản**

Nhật Bản là một trong những nước có tỷ lệ tái chế cao nhất với CTR xây dựng được tái chế lên đến trên 96%. Hầu hết lượng CTRXD được phân loại kỹ và đưa vào từng loại tái chế theo quy định và chỉ dẫn kỹ thuật. Phần lớn được dùng làm cốt liệu cho bê tông, làm vật liệu đắp cho nền đường và lớp móng kết cấu áo đường, các công trình chắn sóng, các cấu kiện bê tông đúc sẵn và tấm lát vỉa hè. Ở Nhật Bản thì việc sử dụng vật liệu tái chế cho các công trình giao thông là khá sớm từ những năm 1980 và được cụ thể trong quy định luật.

### **Mỹ**

Ở Mỹ, mỗi năm khoảng 2,5 tỷ tấn cốt liệu được sản xuất hàng năm, điều này tạo ra gánh nặng cho các nguồn cốt liệu tự nhiên và việc tìm ra nguồn thay thế là cần thiết. Trong khi đó, khoảng 123 triệu tấn CLTC từ CTRXD được tạo ra hàng năm. Để giảm thiểu gánh nặng cho môi trường thì chính quyền tất cả các bang yêu cầu phải tái chế loại cốt liệu này dùng cho xây dựng, đặc biệt là xây dựng công trình giao thông. Hầu hết, những ứng dụng có thể thấy phổ biến và mang giá trị cao hơn là CLTC làm cốt liệu cho bê tông làm mặt đường cứng, có tới 41/50 bang sử dụng CTRXD làm cốt liệu. Bên cạnh đó, có tới 38/50 bang sử dụng CLTC làm lớp móng của mặt đường. Trong đó có 5 bang có tỷ lệ tái chế cao như là Texas, Virginia, Michigan, Minnesota và

California. Việc sử dụng CLTC cho lớp móng mặt đường cũng có những rào cản liên quan đến đầm nén. Việc đầm nén vượt quá quy định sẽ dẫn đến phân tách rời rạc lớp CLTC và hiện tượng tròn cạnh cũng xảy ra làm giảm cường độ của lớp móng. Việc đầm nén cốt liệu của lớp móng nên ở trạng thái bão hòa để hỗ trợ cho việc di chuyển các hạt cốt liệu nhỏ lấp đầy lỗ rỗng của hỗn hợp. Nhìn chung, việc thể hiện của CLTC trong lớp móng mặt đường là rất tốt, các hạt cốt liệu chèn móc vào nhau và có khả năng chịu tải trọng tốt do việc tái kết dính của CLTC. Việc đầm nén lớp móng trên và móng dưới sử dụng CLTC nên được thực hiện bằng lu bánh thép hơn là sử dụng lu bánh lốp. Các bang của Mỹ cũng ra chính sách thuế hoặc giảm thuế để khuyến khích các dự án sử dụng CLTC từ phế thải xây dựng, các máy móc công nghệ và các chi phí liên quan đến CLTC đều được giảm trừ thuế và các chi phí khác.

## 2. Một số kiến nghị cho Việt Nam

Từ những kinh nghiệm của các nước trên thế giới và những kết quả nghiên cứu đạt được từ các dự án thực hiện ở trong nước, nhóm tác giả đề xuất một số kiến nghị về chính sách và kỹ thuật nhằm ứng dụng cốt liệu tái chế từ CTRXD vào thực tế xây dựng hạ tầng giao thông như sau:

### a) Kiến nghị về chính sách:

Xây dựng và ban hành khung pháp lý để quản lý chất thải rắn xây dựng có tính hiệu quả nhằm kiểm soát ô nhiễm môi trường.

Khuyến khích các địa phương, doanh nghiệp và chủ đầu tư dự án sử dụng CLTC, đặc biệt là sử dụng cho làm đường giao thông thông qua một số hình thức như giảm trừ thuế hoặc các ưu đãi khác.

Các tỉnh, thành phố, địa phương chủ động lựa chọn và chuyển giao các công nghệ tái chế chất thải rắn nói chung và chất thải rắn xây dựng nói riêng phù hợp với điều kiện thực tế của từng vùng, miền nhằm giảm áp lực vận

chuyển và mang lại lợi ích kinh tế cũng như môi trường.

### b) Kiến nghị về kỹ thuật:

Xây dựng và ban hành hệ thống chỉ dẫn kỹ thuật và tiêu chuẩn cho việc sử dụng CLTC trong xây dựng công trình giao thông.

Đầu tư thực hiện các dự án nghiên cứu ở trong nước, đặc biệt là các dự án hợp tác nghiên cứu với các đối tác nước ngoài nhằm tận dụng những hiểu biết, kinh nghiệm sẵn có về xử lý và tái chế CTRXD thành các loại vật liệu thân thiện với môi trường.

Đầu tư cho nghiên cứu cơ bản để xây dựng và ban hành các hướng dẫn tính toán thiết kế, thi công và nghiệm thu công trình giao thông sử dụng cốt liệu tái chế từ CTRXD.

### c) Một số giải pháp kỹ thuật cụ thể:

CLTC từ CTRXD có thể sử dụng làm vật liệu cho nền đường, đáy kết cấu áo đường, móng trên và móng dưới, cũng như làm cốt liệu cho lớp mặt đường bê tông nhựa và bê tông xi măng trong xây dựng đường giao thông.

CLTC làm móng cho kết cấu mặt đường nên được chú ý kỹ thuật đầm nén, độ ẩm đầm nén, dùng lu bánh sắt thay cho lu lốp.

Nếu sử dụng CLTC làm lớp móng để thoát nước thì nên sử dụng cốt liệu từ cỡ sàng 4,75 mm trở lên.

Sử dụng CLTC gia cố 5 - 7% xi măng tạo ra lớp móng tương đương với cấp phối cốt liệu đá thông thường, điều này làm giảm chiều dày kết cấu áo đường.

CLTC từ CTRXD có thể làm cốt liệu cho lớp bê tông nhựa trong điều kiện tái chế nguội hoặc tái chế ẩm và có chiều dày thông thường của lớp mặt bê tông nhựa từ 12,5 cm trở lên cho các mặt đường cấp cao.

# KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ ÁP DỤNG THUẾ/PHÍ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

ThS Lê Thị Mai Liên & TS Lê Thị Thùy Vân<sup>47</sup>

## 1. Tổng quan về áp dụng thuế/phí giao thông đường bộ ở các nước

- Đối tượng chịu phí và đối tượng không chịu phí

Phí giao thông đường bộ nói chung được áp dụng cho đối tượng là các loại xe ô tô (xe tải, xe ô tô con, xe buýt, xe bán tải...), xe máy

(xe 2 bánh, xe 3 bánh,...) (chạy bằng xăng, nhiên liệu sạch, chạy bằng điện...), xe đạp và các loại xe tương tự. Bên cạnh đó, cũng có những loại xe không thuộc đối tượng chịu phí hoặc được miễn nộp phí. Các nước có quy định rất khác nhau về các loại xe được miễn nộp một số loại phí giao thông đường bộ (xem chi thêm trong hộp dưới đây).

### Đối tượng không chịu phí hoặc được miễn nộp phí giao thông đường bộ

- **Miễn phí sử dụng nhiên liệu:** xe quân sự, xe ngoại giao và các xe được hưởng quyền lợi xe ngoại giao, xe được cơ quan quản lý đường bộ kiểm định xác nhận là phương tiện vận tải công cộng... được miễn phí sử dụng nhiên liệu;<sup>48</sup>

- **Miễn thuế trước bạ:** xe máy (Bulgary, Cộng hòa Séc, Estonia, Đức, Lithuania, Luxembourg, Romania, Thụy Sĩ, Thụy Điển, Nhật Bản, Vương quốc Anh...<sup>49</sup>); tất cả các loại xe (Bang Alberta của Mỹ); xe máy điện (Áo, Croatia, Síp, Hy Lạp, Ireland, Latvia, Hà Lan và Na Uy); tất cả các loại xe điện (Na Uy);

- **Miễn phí lưu thông xe:** ô tô chở khách (Estonia, Lithuania, Ba Lan, Bang Missouri của Mỹ); xe máy (Estonia, Lithuania, Ba Lan, Phần Lan, Pháp, Cộng hòa Séc, Nhật Bản...); xe buýt (Estonia, Lithuania, Bồ Đào Nha); các loại xe không dùng cho mục đích kinh doanh (Cộng hòa Séc, Slovakia); tất cả các loại xe (Bang British Columbia của Canada); ô tô điện (Áo, Bỉ, Đan Mạch, Ba Lan, Bồ Đào Nha); xe loại nhẹ dùng cho mục đích thương mại (Bang Missouri của Mỹ và Bang British Columbia của Canada); xe tải sử dụng khí tự nhiên hóa lỏng (liquefied natural gas trucks – LNG trucks) (Cộng hòa Séc); xe tải hạng nặng (heavy goods vehicle – HGVs) (Bang British Columbia của Canada);

- **Miễn phí sử dụng đường bộ:** xe máy (Cộng hòa Séc, Na Uy và Romania); xe chở khách bằng điện, xe ô tô loại nhẹ sử dụng cho mục đích thương mại chạy bằng điện, xe buýt điện (Ireland và Na Uy); xe máy điện (Ireland và Nhật Bản); xe ô tô loại nhẹ sử dụng cho mục đích thương mại (Lithuania); xe buýt công cộng (Thụy Sĩ); xe tải loại nhỏ (Đan Mạch, Luxembourg, Hà Lan, Thụy Điển và Anh);

47. Viện Chiến lược và chính sách tài chính

48. Điều 4 Luật Đường bộ của Đài Loan năm 2002 quy định,

49. European Commission (3/2019), “Transport taxes and charges in Europe: An overview study of economic internalization measures applied in Europe”.

### - Phương thức thu phí, cơ sở tính phí

Một số khoản thuế/phí giao thông đường bộ có tính chất thu một lần như thuế/phí đăng ký xe, một số khoản thuế/phí khác được thu định kỳ hàng năm (có tính chất giống thuế tài sản) như thuế/phí xe cộ, thuế lưu thông xe... Thuế/phí đăng ký xe (hay còn gọi là thuế/phí trước bạ) là loại thuế/phí phổ biến nhất ở hầu hết các quốc gia, đây là khoản thuế/phí có tính chất nộp một lần. Còn thuế lưu thông xe là một loại thuế trả hàng năm cho tất cả các loại xe.

Cơ sở thu của các loại thuế/phí giao thông đường bộ phổ biến là loại xe, công suất động cơ hoặc dung tích xi lanh, nhiên liệu sử dụng hoặc mức khí thải CO<sub>2</sub>. Chẳng hạn ở Đức<sup>50</sup>, thuế xe cơ giới hàng năm dựa trên dung tích xi lanh, phân biệt sử dụng dầu diesel và xăng và mức khí thải CO<sub>2</sub>. Bên cạnh đó, ở một số quốc gia thì cơ sở tính phí trước bạ dựa trên giá mua xe trên thị trường (ví dụ ở Ba Lan: phí trước bạ đối với xe máy dựa trên giá mua/giá trị thị trường của xe máy) và có 02 phương thức thu: (i) theo tỷ lệ phần trăm trên giá trị của xe khi đăng ký (Hàn Quốc, Trung Quốc, Nhật Bản, Indonesia,...); (ii) theo mức tuyệt đối (chủ yếu ở các nước phát triển).

### - Mức phí

Ở mỗi quốc gia, mức thuế/phí giao thông đường bộ sẽ khác nhau cho từng loại xe, từng công suất động cơ, trọng lượng xe, từng loại nhiên liệu động cơ tiêu thụ hoặc theo mức độ phát thải khí các-bon.

#### + Thuế/phí trước bạ (đăng ký xe)

Một số quốc gia áp dụng phí trước bạ như Lào, nhưng cũng có quốc gia nâng lên thành thuế trước bạ (phần lớn các nước phát triển). Mức thuế/phí trước bạ được thu theo tỷ lệ % giá trị xe tại thời điểm đăng ký hoặc được thu theo mức thu tuyệt đối<sup>51</sup>. Một số nước

thu thuế/phí trước bạ theo tỷ lệ % như: Hàn Quốc, Nhật Bản, Indonesia, Argentina... Một số nước thu thuế/phí trước bạ theo mức thu tuyệt đối như: Lào, Áo...

#### + Đối với thuế/phí lưu thông xe

Nhìn chung, các nước phát triển ở khu vực Châu Âu và Châu Mỹ thường áp dụng mức phí lưu thông xe (bản chất là thuế/phí sử dụng đường bộ) khá cao và mức phí khác biệt đối với từng loại phương tiện. Đối với ô tô chạy diesel cũ và không tiết kiệm nhiên liệu thì mức thuế lưu thông xe ở Malta là cao nhất 1.298 Euro/năm (riêng với dòng xe nhẹ dùng cho mục đích thương mại đã cũ, chạy bằng diesel thì mức thuế khoảng 1.400 Euro/năm). Trong khi ở Pháp, Hungary, Luxembourg, Romania, Slovenia và Tây Ban Nha thì mức thuế lưu thông xe cho một số loại xe lại thấp nhất khu vực Châu Âu, dưới 200 Euro/năm. Đối với xe máy không tiết kiệm nhiên liệu thì mức phí lưu thông xe khoảng hơn 300 Euro/năm (Áo, Bulgary), trong khi đó ở Bỉ và Luxembourg thì mức thuế lưu thông xe dành cho xe máy bằng hoặc ít hơn 50 Euro/năm. Xe buýt/xe khách ở bang California (Mỹ) bị đánh thuế lưu thông xe với mức thuế tối thiểu tương đương 2.000 Euro/năm. Xe loại nhẹ còn mới, dùng cho mục đích thương mại và chạy bằng điện thì Malta áp mức thuế khoảng 200 Euro/năm. Ở Bang Alberta (Canada) áp dụng mức phí đối với xe loại nhẹ dùng cho mục đích thương mại khoảng 65 Euro/năm.

Ở khu vực Châu Á, chẳng hạn tại Indonesia, mức thuế sử dụng phương tiện hàng năm (annual vehicle ownership tax) là 2% giá trị xe được thẩm định. Ở Jakarta, muốn sở hữu chiếc xe thứ hai thì hàng năm chủ sở hữu phải nộp thuế lũy tiến, mức thuế chiếc xe thứ hai bằng 10% giá trị xe được định giá hàng năm. Tại Malaysia<sup>52</sup>, mức thuế đường bộ đối với xe cá nhân có động cơ từ dưới 1.000cc đến trên 3.000cc là 20RM đến hơn 2.134RM, đối với

50. [https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018\\_03\\_Vehicle\\_taxation\\_GBE\\_report.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2018_03_Vehicle_taxation_GBE_report.pdf).

51. PWC (11/2019), "Global Automotive Tax Guide".

52. <https://loanstreet.com.my/learning-centre/road-tax-amount-malaysia>.



xe công ty có động cơ từ dưới 1.000cc đến trên 3.000cc là 20RM đến trên 6.023RM, đối với các loại xe ô tô khác (như xe bán tải...) (loại cá nhân hoặc công ty) có động cơ từ dưới 1.000cc đến trên 3.000cc thì mức thuế từ 20RM đến hơn 1.641RM, đối với xe máy có động cơ từ dưới 150cc đến trên 800cc thì mức thuế từ 2 RM đến 350RM.

+) Phí cầu đường (distance-based road charges hoặc tolls)

Phí cầu đường (phí sử dụng đường bộ tính trên 1 km) được áp dụng ở phần lớn các nước Châu Âu và Châu Á<sup>53</sup> và cho các đối tượng là xe ô tô chở khách, xe buýt, ô tô loại nhẹ dùng cho mục đích thương mại, xe tải hạng nặng, thậm chí cả xe máy. Trong năm 2016, một vài

quốc gia như Cộng hòa Síp, Estonia, Phần Lan và Malta không có hệ thống phí như vậy.

+) Phí tắc nghẽn giao thông

Phí tắc nghẽn giao thông là loại phí áp dụng cho các loại xe khi tham gia giao thông đường bộ trong thời gian cụ thể và những ngày cụ thể nhằm giảm mức độ tắc nghẽn nghiêm trọng.<sup>54</sup> Phí tắc nghẽn giao thông đã được áp dụng tại một số thành phố ở các quốc gia như Singapore, London (Anh), Stockholm (Thụy Điển)... Singapore là quốc gia đầu tiên áp dụng chương trình thu phí tắc nghẽn giao thông, theo đó đã thiết lập hệ thống thu phí đường bộ điện tử (Electronic Road Pricing - ERP) áp dụng từ tháng 9/1998<sup>55</sup>, mức phí thu từ 0 đến 4 S\$ (tương đương 0 – 3 USD) tùy theo

### Mức phí cầu đường ở các nước

Mức phí cầu đường áp dụng cho ô tô chở khách ở Nhật Bản khoảng 0,18 Euro/km, Na Uy là 0,14 Euro/km (mức cao nhất trong khu vực Châu Âu), Ai Len là 0,06 Euro/km (mức thấp nhất khu vực Châu Âu). Mức phí cầu đường áp dụng cho xe máy ở Nhật Bản là 0,14 Euro/km, Ba Lan là 0,11 Euro/km, Ai Len là 0,03 Euro/km...Mức phí cầu đường áp dụng cho xe ô tô loại nhẹ sử dụng cho mục đích thương mại ở Nhật Bản là 0,21 Euro/km, Croatia là 0,19 Euro/km, Ý và Hy Lạp là 0,07 Euro/km. Mức phí cầu đường áp dụng cho loại xe buýt ở Pháp là 0,33 Euro/km, Slovenia là 0,32 Euro/km, Cộng hòa Séc là 0,05 Euro/km. Áo, Cộng hòa Séc, Ba Lan, Bồ Đào Nha và Slovakia thu phí cầu đường đối với xe buýt và xe khách thông qua hệ thống thu phí điện tử, do đó có nhiều mức thu phí khác nhau. Tại Nhật Bản, mức phí cầu đường áp dụng cho loại xe buýt chở khách đường dài (coaches) là 0,45 Euro/km, còn loại xe buýt chạy bằng điện và sử dụng nhiên liệu hóa thạch là 0,29 Euro/km. Mức phí cầu đường áp dụng cho xe tải hạng nặng ở Thụy Sĩ là 0,74 Euro/km, Slovenia là 0,53 Euro/km, Hungary là 0,49 Euro/km.

53. Pháp, Tây Ban Nha, Ý, Croatia, Đức, Áo, Thụy Sĩ, Cộng hòa Séc, Hungary, Đan Mạch, Luxembourg, Na Uy, Romania, Hà Lan, Thụy Điển, Bulgaria, Latvia, Lithuania, Anh, Nhật Bản...

54. Artagnan consulting (2018), “Review of international road pricing initiatives, previous reports and technologies for demand management purposes”.

55. Hệ thống ERP hoạt động dựa trên 3 bộ phận chính là các công ERP đặt trên các tuyến đường, thiết bị thu phí gắn trên xe và thẻ nạp tiền trả trước (CashCard hoặc EZ-Link) và trung tâm hệ thống giao thông thông minh (ITSC). Các công ERP được hỗ trợ bởi hệ thống camera theo dõi hoạt động của các xe qua cổng, đồng thời ghi lại biển số xe và kiểm tra các xe gắn thiết bị thu phí hay không.

Trước đó vào 1/6/1975 thì Singapore đã giới thiệu Chương trình Cấp phép khu vực (Area Licensing Scheme - ALS) để phân luồng giao thông trong khu thương mại trung tâm trong giờ cao điểm. Trong giờ hoạt động của ALS thì các phương tiện (ngoại trừ xe cấp cứu và xe buýt công cộng) phải mua và xuất trình giấy phép vào khu vực. Tiếp sau đó là chương trình Thu phí đường bộ (Road Pricing Scheme – RPS) được đưa ra nhằm giảm tắc nghẽn đường cao tốc chạy dọc theo bờ biển Đông Nam của Singapore. Các điểm kiểm soát được đánh dấu bằng 31 biển báo trên cao. Người lái xe cũng phải có giấy phép để đi qua các điểm kiểm soát và lực lượng những người thực thi đóng quân tại các điểm kiểm soát để giám sát việc tuân thủ.

Nguồn: <https://development.asia/case-study/case-electronic-road-pricing>.

các điểm thu phí riêng lẻ, hướng di chuyển, thời gian trong ngày và mục đích là giảm tắc nghẽn, hạn chế lưu lượng xe lưu thông trong giờ cao điểm (7h00-8h00 sáng từ thứ 2 đến thứ 7<sup>56</sup>), đặc biệt ở các khu vực trung tâm<sup>57</sup>.

Một số thành phố thuộc quốc gia khác (như Edinburgh (Anh), New York (Mỹ)... ) cũng có ý định áp dụng phí tắc nghẽn giao thông nhưng do không được sự chấp thuận của công chúng nên đến thời điểm hiện tại vẫn chưa áp dụng được.<sup>58</sup> Một số quốc gia thuộc Châu Á như Malaysia, Trung Quốc, Đài Loan... phí tắc nghẽn giao thông cũng được đưa ra xem xét nhưng đến thời điểm hiện tại cũng chưa được áp dụng do điều kiện thực hiện còn nhiều hạn chế.<sup>59</sup>

## 2. Xu hướng thu phí giao thông đường bộ trong thời gian gần đây

### - Mở rộng đối tượng chịu phí giao thông đường bộ

Nhiều quốc gia đã áp dụng hoặc đang có kế hoạch thay đổi chương trình thu phí đường bộ so với trước đây, ví dụ như: Bulgaria, Cộng hòa Séc, Estonia, Đan Mạch, Phần Lan, Đức, Latvia, Litva và Hà Lan. Từ năm 2016, Estonia đã giới thiệu một kế hoạch thu phí đường bộ mới, trong khi ở Latvia và Đức những thay đổi đáng kể đối với các chương trình thu phí đường bộ hiện có đã được thực hiện từ năm 2016 đến cuối năm 2019. Từ ngày 1/1/2018, phí sử dụng đường bộ được áp dụng cho tất cả các loại xe tải hạng nặng hơn 3,5 tấn ở Estonia và mức phí cầu đường phụ thuộc vào khối lượng tối đa được phép của xe tải hạng nặng, rơ moóc, số lượng trục và loại khí thải của xe. Năm 2017, Latvia đã mở rộng thu phí

đường bộ cho các loại xe có tổng trọng lượng vượt quá 3 tấn. Đức mở rộng thu phí đối với xe tải hạng nặng ở tất cả các mạng lưới đường bộ, có hiệu lực từ 1/7/2018, các mức thu phí đã được điều chỉnh vào ngày 1/1/2019 và dự kiến nguồn thu sẽ tăng thêm từ khoản phí này.

### - Thu thuế/phí giao thông đường bộ nhằm mục đích bảo vệ môi trường

Các công cụ thuế/phí giao thông đường bộ đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy hiệu quả sử dụng nhiên liệu ở các phương tiện giao thông và các vấn đề về môi trường. Một số quốc gia có xu hướng áp dụng các chương trình giảm thuế trước bạ cho các loại xe dựa trên nền tảng tiết kiệm nhiên liệu (Căn cứ vào lượng tiêu thụ nhiên liệu (lge/100km) hoặc lượng khí thải các-bon (gCO<sub>2</sub>/km), có thể bao gồm lượng khí thải NO<sub>x</sub>...), như Chương trình Phương tiện dựa trên khí thải các-bon (Carbon Emission-Based Vehicle Scheme (CEVS)) và Chương trình Phát thải xe cộ (Vehicular Emissions Scheme (VES)) ở Singapore, Hệ thống tiền thưởng (Bonus-malus system) ở Pháp, thuế trước bạ ở Hà Lan, thuế xe cộ ở Anh... Tại Anh, đối với các loại xe ô tô đăng ký từ ngày 1/4/2017 sẽ trả thuế xe cộ (vehicle tax) dựa vào lượng khí thải CO<sub>2</sub> của xe cho lần đầu tiên đăng ký. Mức thuế suất áp dụng cao hơn cho những loại xe ô tô sử dụng diesel không đáp ứng tiêu chuẩn về phát thải khí ni tơ oxit.

Một số nước cũng có xu hướng áp dụng thuế lưu thông xe dựa trên hiệu quả tiết kiệm nhiên liệu (căn cứ tính thuế tương tự như thuế trước bạ ở trên) và xu hướng này chủ yếu ở các quốc gia Châu Âu cũng như Trung Quốc

56. Không thu phí vào các ngày chủ nhật, ngày lễ, hoặc sau 13h00 trong ngày trước ngày nghỉ lễ.

57. [https://nyc.streetsblog.org/wp-content/uploads/2018/01/TSTC\\_A\\_Way\\_Forward\\_CPreport\\_1.4.18\\_medium.pdf](https://nyc.streetsblog.org/wp-content/uploads/2018/01/TSTC_A_Way_Forward_CPreport_1.4.18_medium.pdf)

58. Aya Selmoune et al (2020), "Influencing factors in congestion pricing acceptability: A literature review".

59. Theo dự kiến của Chính phủ Ma-lai-xi-a, phí tắc nghẽn giao thông có thể được áp dụng đối với các phương tiện đi vào khu trung tâm của thủ đô Kuala Lumpur nhằm giảm ách tắc giao thông chỉ khi nào hệ thống giao thông công cộng và cơ sở hạ tầng được cải thiện hơn; đồng thời cần đạt được sự đồng thuận cao trong xã hội, <http://www.themalaysianinsider.com/mobile/malaysia/article/No-KL-congestion-charge-yet/>

và Nhật Bản. Chẳng hạn tại Đức, thuế phương tiện hàng năm (the annual motor vehicle tax) dựa trên dung tích xi lanh, phân biệt sử dụng dầu diesel và xăng và mức khí thải CO<sub>2</sub>; mỗi một gram khí CO<sub>2</sub> bổ sung trên 95 g/km phải chịu mức thuế là 2 Euro.

### 3. Một số bài học kinh nghiệm

#### - Thứ nhất, đối với thuế/phí đường bộ

Về mục tiêu, việc thu thuế/phí đường bộ nhằm tạo nguồn thu cho quản lý, bảo trì đường bộ. Với mục tiêu trên, nhiều nước đã thành lập Quỹ bảo trì đường bộ nhằm huy động thêm nguồn tài chính từ người sử dụng đường bộ, từ đó đáp ứng nhu cầu vốn cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ (ví dụ: Phi-líp-pin, Trung Quốc trước năm 2009, Xin-ga-po, In-đô-nê-xi-a, Hàn Quốc, Anh, Đức, Ba Lan...).

Về hình thức áp dụng, hầu hết các nước áp dụng phí sử dụng đường bộ thu theo đầu phương tiện với nhiều tên gọi khác nhau (ví dụ: thuế đường bộ tại Xin-ga-po, thuế đường bộ tại Ma-lai-xi-a, phí đường bộ đối với người sử dụng các phương tiện giao thông tại Phi-líp-pin, phí bảo trì đường bộ tại Trung Quốc trước năm 2009, thuế ô tô tại Hàn Quốc); hoặc thu qua nhiên liệu xăng (ví dụ: thuế xăng dầu tại Trung Quốc từ năm 2009, phí sử dụng nhiên liệu chia theo dung tích động cơ của phương tiện tại Đài Loan, thuế nhiên liệu tại một số nước châu Âu như Anh, Hà Lan, Đức...).

Về đối tượng áp dụng, phí sử dụng đường bộ ở đa số các nước được áp dụng đối với các cá nhân hoặc đơn vị được cấp phép sở hữu hoặc sử dụng xe có động cơ, ngoại trừ một số loại xe phục vụ mục đích công ích.

Về mức phí, mức thu phí đường bộ tùy thuộc vào dung tích động cơ và có/hoặc không phân theo loại nhiên liệu sử dụng (ví dụ: Xin-ga-po, Ma-lai-xi-a, Trung Quốc từ năm 2009, Đài Loan, một số nước châu Âu như Anh, Hà Lan, Đức...). Ở một số nước, mức thu

phí đường bộ được tính dựa trên trọng tải xe (ví dụ: Phi-líp-pin, Trung Quốc trước năm 2009). Ngoài ra, có nước kết hợp cả hai cơ sở trên để tính phí như: căn cứ vào dung tích động cơ đối với xe ô tô thông thường, căn cứ theo trọng tải đối với ô tô tải (ví dụ: Hàn Quốc). Mức thu phí cũng được một số nước phân biệt tùy theo mục đích sử dụng xe như: kinh doanh hay không kinh doanh (Ví dụ: Đài Loan, Hàn Quốc).

#### - Thứ hai, đối với phí hạn chế phương tiện giao thông cá nhân đường bộ

Về mục tiêu, đây là loại phí được thu nhằm điều tiết lưu thông đường bộ, hạn chế sự gia tăng số lượng phương tiện cá nhân, góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông. Loại phí này có mục tiêu cuối cùng là hạn chế ùn tắc giao thông, nên phần nào tương tự với loại phí tắc nghẽn giao thông. Do đó, ngoại trừ Xin-ga-po, đa số các nước thường chỉ áp dụng loại phí này khi không áp dụng phí tắc nghẽn. Hoặc thậm chí không áp dụng cả phí này và phí tắc nghẽn. Nhìn chung, hiện có rất ít nước áp dụng loại phí hạn chế lưu hành phương tiện giao thông đường bộ này.

Về hình thức áp dụng, một số nước áp dụng dưới hình thức biện pháp hạn chế lưu lượng xe là chính. Ví dụ: Chính sách đấu thầu quyền đăng ký lưu hành xe ô tô COE ở Xin-ga-po; Luật hạn chế lưu lượng giao thông đường bộ của Anh (1998); Chính sách quay số may mắn để có quyền đăng ký lưu hành xe ô tô của thành phố Bắc Kinh, hoặc thuế sử dụng xe cơ giới/tàu thuyền tùy thuộc vào dung tích động cơ tại Trung Quốc, phí sử dụng biển số tại Đài Loan.

Về đối tượng áp dụng, loại phí/thuế này được áp dụng đối với tất cả các chủ sở hữu các phương tiện giao thông, ngoại trừ các phương tiện giao thông phục vụ trong quân đội, an toàn công cộng như xe cảnh sát, cứu thương, cứu hỏa, xe ngoại giao, xe người khuyết tật...

**- Thứ ba, đối với phí tắc nghẽn giao thông (phí đi vào nội đô giờ cao điểm)**

Về mục tiêu, phí tắc nghẽn giao thông thường áp dụng đối với ô tô đi vào trung tâm thành phố giờ cao điểm nhằm điều tiết lưu lượng phương tiện giao thông, từ đó giảm ùn tắc giao thông tại các thành phố.

Về đối tượng, áp dụng đối với các loại xe lưu hành ở các khu vực bị hạn chế lưu thông, ngoại trừ một số loại xe công ích hoặc dành cho người khuyết tật (xe cấp cứu, xe buýt, xe ngoại giao, xe dành cho người khuyết tật, xe quân đội và xe máy...)

Về hình thức áp dụng, loại phí này chủ yếu áp dụng thông qua hình thức thu phí tự động. Tuy nhiên, hiện chỉ có một số nước phát triển cao áp dụng loại phí này, và chủ yếu ở các thành phố lớn hoặc thủ đô (ví dụ: hệ thống thu phí đường bộ điện tử ERP ở Xin-ga-po, phí tắc

nghẽn giao thông ở London (Anh), thuế tắc nghẽn giao thông ở Stockholm (Thụy Điển)...). Còn lại đa số các nước không/hoặc chưa áp dụng loại phí này bởi nhiều lý do, trong đó chủ yếu là do chưa đáp ứng được các điều kiện cần thiết cho việc áp dụng phí tắc nghẽn.

Về điều kiện áp dụng, kinh nghiệm áp dụng phí tắc nghẽn giao thông ở các nước (Xin-ga-po, Anh, Thụy Điển) cho thấy để triển khai áp dụng loại phí này tại các thành phố lớn, cần đáp ứng được các điều kiện tiên quyết gồm: (i) có cơ sở pháp lý cho việc áp dụng; (ii) hệ thống giao thông công cộng phát triển mạnh để người dân có sự lựa chọn; (iii) có đủ các bến đỗ xe để luân chuyển từ phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng, trước khi vào các cửa ngõ trung tâm; (iii) có sự đồng thuận xã hội.

*(...tiếp theo trang 65)*

Ở Singapore, sau khi được áp dụng, phí ùn tắc đã tạo ra những thay đổi đáng kể khi lưu lượng phương tiện giảm 45%, số vụ tai nạn đã giảm 35%. Bên cạnh đó, mỗi năm, nguồn thu này giúp Singapore có được 50 triệu USD để tu bổ đường và phát triển giao thông công cộng.

- Phí sử dụng đường bộ (road pricing): Đây là loại phí mà người sử dụng phương tiện giao thông phải trả cho quãng đường phải đi, tùy vào loại xe, mức độ ô nhiễm hoặc tùy thời điểm trong ngày. Thông qua việc tính các chi phí ngoại tác đối với người sử dụng đường bộ, loại phí này hiệu quả trong việc phân bổ và sử dụng nguồn lực. Một dạng của phí sử dụng đường bộ là phí lưu thông trong phạm vi một khu vực nhất

định của thành phố vào giờ cao điểm được áp dụng ở Singapore.

- Phí đỗ xe: Phí đỗ xe là loại phí mà người sử dụng phương tiện cá nhân phải trực tiếp trả cho việc sử dụng dịch vụ của các điểm đỗ xe, bao gồm cả chi phí ngoại tác. Phí này có thể làm giảm lưu lượng ô tô ở những khu vực nhất định, bù đắp chi phí đầu tư các điểm đỗ xe, và tạo nguồn thu cho những khoản đầu tư khác.

- Phí đăng kiểm xe: Khá phổ biến ở các nước, dưới hình thức phí đăng kiểm hàng năm hoặc theo giai đoạn như ở Mỹ 2 năm/lần. Loại này dễ thu; có mức khác nhau đối với từng loại xe, phản ánh chi phí mà mỗi loại xe gây ra cho đoạn đường, kể cả chi phí ngoại tác. Ví dụ, một xe tải sử dụng 20.000 km đường/năm có thể phải trả một khoản như xe con đi 100.000km/năm.



# MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ PHÁT HIỆN, XỬ PHẠT HÀNH VI VI PHẠM PHÁP LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỪ KINH NGHIỆM CÁC NƯỚC

Bút Sơn



Ảnh minh họa xử phạt vi phạm pháp luật giao thông đường bộ. Nguồn: Internet

## 1. Áp dụng hệ thống điểm phạt trong xử lý vi phạm pháp luật giao thông đường bộ ở một số nước trên thế giới

Hệ thống điểm phạt (Demerit Points) là một hệ thống trong đó các cơ quan có thẩm quyền hoặc cảnh sát giao thông áp dụng thêm hình thức phạt bằng điểm bên cạnh việc phạt tiền và các hình thức xử phạt khác đối với những lái xe vi phạm luật giao thông đường bộ (GTĐB). Mục đích chính của áp dụng hệ thống điểm phạt là để phát hiện, xử lý và ngăn ngừa lái xe vi phạm luật giao thông đường bộ nhiều lần. Đây là hệ thống vừa có tính chất

xử lý vừa có tính chất phát hiện, răn đe tránh tiếp diễn hành vi vi phạm, đồng thời có thể lũy tiến, cộng dồn hành vi vi phạm và được nhiều quốc gia trên thế giới thực hiện.

Ở các nước áp dụng hệ thống này, hệ thống điểm phạt sẽ bị kích hoạt với những đặc điểm chính gồm: (i) các điểm phạt được cộng hoặc trừ tùy thuộc theo đặc điểm của từng nước áp dụng; (ii) các lỗi vi phạm nặng thường nhận được hoặc bị trừ đi số điểm phạt cao nhất; (iii) số điểm phạt thường được cộng/trừ ngay khi vi phạm, có hiệu lực trong khoảng thời gian nhất định 1 hoặc 2 năm sau khi vi



phạm; hoặc hết hiệu lực nếu các điều kiện được đáp ứng như lái xe an toàn trong thời gian sau đó, hoặc làm công tác tự nguyện bảo đảm an toàn giao thông; (iv) nếu tổng số điểm phạt vượt quá mức giới hạn cho phép, người vi phạm có thể bị cấm lái xe trong một thời gian nhất định hoặc bị thu hồi Bằng lái xe.

Theo một kết quả nghiên cứu của Tổ chức Y tế Thế giới (WHO)<sup>60</sup>, ở một số nước, khi số điểm phạt đến một mức độ nào đó, người lái xe sẽ nhận được thư nhắc nhở, nếu tiếp tục vi phạm, họ có thể bị phạt thêm tiền và chịu các hình thức xử phạt khác như tạm giữ bằng lái xe, bắt buộc tham dự các khóa đào tạo về tăng cường kỹ năng lái xe, đạo đức lái xe hoặc thậm chí bị tạm giữ phương tiện.

WHO cũng chỉ ra rằng, việc áp dụng hệ thống điểm phạt tuy không trực tiếp giảm các vụ tai nạn giao thông nhưng các biện pháp kèm theo của hệ thống này như gửi thư cảnh báo, buộc phải tham gia các khóa đào tạo bắt buộc đã giúp giảm khoảng 10% các vụ tai nạn giao thông<sup>61</sup>. Bên cạnh đó, người tham gia giao thông, khi bị điểm phạt nhiều sẽ nhận được thư cảnh báo và đối mặt với nguy cơ bị tạm giữ hoặc tịch thu Bằng lái xe và buộc họ phải cẩn trọng hơn khi tham gia giao thông.

Hệ thống điểm phạt được áp dụng lần đầu tiên tại Đức, New Zealand và Mỹ từ năm 1974<sup>62</sup>. Sau đó, hệ thống này được triển khai tại các nước khác như Ôttrâyliá, Đan Mạch, Anh, Pháp, Italia, Hà Lan, Na Uy, Bulgaria, Ireland, Canada, Brazil, Nam Phi, Morocco, Serbia, Slovenia, Trung quốc, Hồng Kông, Đài loan, Malayxia, Singapore...

#### **- Hệ thống điểm phạt tại Úc:**

Nếu người lái xe vi phạm luật giao thông đường bộ thì ngay lập tức, người đó sẽ bị phạt tiền kèm theo điểm phạt được lưu trong Hồ sơ an toàn giao thông của lái xe. Hồ sơ này

là một tập hợp tất cả các thông tin cơ bản về người lái xe, như: bằng lái xe, đăng ký, đăng kiểm phương tiện, các lỗi vi phạm mà người lái xe mắc phải như vượt quá tốc độ, thắt dây an toàn, sử dụng điện thoại di động, lạm dụng rượu bia khi lái xe... và số điểm phạt tương ứng.

Người lái xe có thể tiếp cận toàn bộ thông tin về tình hình Bằng lái xe của mình, số điểm phạt trong Hồ sơ an toàn giao thông bằng cách dùng Internet truy cập website "Dịch vụ Kiểm tra điểm phạt trực tuyến" trên toàn quốc Ôttrâyliá. Trên website này người lái xe sẽ được cung cấp một bảng thông tin đầy đủ về các hình thức phạt, mức phạt và số điểm phạt lũy tiến khi vi phạm giao thông. Người lái xe vi phạm đến một mức nhất định còn bị cấm lái xe vào ban đêm.

#### **- Trung Quốc**

Năm 2013, Trung Quốc đã áp dụng hệ thống phạt như một biện pháp cải cách giấy phép lái xe. Giống như ở nhiều quốc gia khác, một số trường hợp vi phạm sẽ bị phạt với số điểm tích lũy theo thời gian. Người lái xe sẽ nhận được 12 điểm trong 2 năm và sẽ bị trừ dần khi vi phạm luật giao thông đường bộ.

#### **- Bang Ontario của Canada**

Chính quyền bang Ontario của Canada áp dụng hai hệ thống điểm phạt trong xử lý vi phạm giao thông đường bộ: (i) hệ thống cho những người mới nhận bằng lái xe; và (ii) hệ thống cho những người đã có bằng. *Đối với những người lái xe mới nhận bằng* (trong thời gian hiệu lực 2 năm): Bắt đầu từ 0 điểm, nhận phạt đến 6 điểm sẽ nhận được thư cảnh báo. Bị phạt 6 điểm trở lên, người lái xe sẽ phải đến phòng vấn để trao đổi về các lỗi vi phạm của mình, lý do vi phạm và phải đưa ra các lý do tại sao không cần phải tạm giữ Bằng lái xe của mình. Nếu người lái xe không chịu đến

60. WHO, 2013, Manual on Strengthening Road Safety Legislation

61. ibid

62. <https://www.parliament.vic.gov.au/archive/rsc/DEMERIT/demerit1.htm>

phòng vấn, họ có thể bị tạm giữ Bằng lái xe. Bị phạt 9 điểm trở lên, Bằng lái xe sẽ bị tạm thu hồi trong 60 ngày kể từ ngày nộp cho Bộ giao thông của Bang. Người lái xe có thể bị tạm giữ Bằng lái xe đến hai năm nếu không nộp Bằng lái xe cho cơ quan trên. Sau khi tạm giữ bằng lái, số điểm phạt trong Hồ sơ của người lái xe sẽ giảm xuống còn 4 điểm. Nếu vi phạm và nhận điểm trừ đến 6 điểm, họ phải đến phòng vấn, và nếu vi phạm đến 9 điểm Bằng lái xe có thể tạm giữ đến 6 tháng.

*Đối với những lái xe có bằng lái xe chính thức, bị phạt vi phạm giao thông từ 6 điểm, người lái xe sẽ nhận được một lá thư cảnh báo, khuyên họ phải nâng cao trình độ, kỹ năng lái xe. Bị phạt đến 9 điểm, người lái xe sẽ phải đến phòng vấn về các vụ vi phạm của mình và phải đưa ra các lý do tại sao không cần phải tạm giữ Bằng lái xe. Trường hợp này, người lái xe có thể sẽ phải hoàn thành một bài kiểm tra. Nếu trượt bài kiểm tra này, Bằng lái xe có thể sẽ bị mất hiệu lực. Nếu người lái xe không đến phòng vấn hoặc không đưa ra được các lý do chính đáng để giữ Bằng lái xe thì Bằng lái xe có thể sẽ không có hiệu lực trong khoảng thời gian nhất định. Bị phạt đến 15 điểm, Bằng lái xe sẽ tạm thời bị mất hiệu lực trong 30 ngày kể từ ngày lái xe vi phạm nộp Bằng lái xe cho Bộ giao thông của Bang. Bằng có thể bị treo đến 2 năm nếu người lái xe không đến nộp Bằng. Sau thời gian này, số điểm phạt trong Hồ sơ của người lái xe rút xuống còn 7 điểm. Nếu tiếp tục vi phạm đến mức họ phải đến phòng vấn và nếu bị đến 15 điểm phạt, Bằng lái xe của họ sẽ bị treo đến 6 tháng.*

## **2. Ứng dụng khoa học công nghệ trong phát hiện, xử lý vi phạm pháp luật giao thông đường bộ ở một số nước trên thế giới**

Trong những năm qua, việc phát hiện, xử lý vi phạm luật giao thông đường bộ ngày càng trở nên minh bạch, nhanh chóng, hiệu quả hơn nhờ việc ứng dụng khoa học công

nghệ. Trước hết, hầu hết các tuyến đường ở các nước phát triển đều có hệ thống camera theo dõi giao thông. Nhờ công nghệ tích hợp, hệ thống này sẽ ghi nhận lỗi, từ căn cứ vi phạm biên bản sẽ được gửi về địa chỉ người lái xe phạm lỗi. Trong hệ thống camera thì camera nhằm phát hiện vi phạm tốc độ chạy xe là rất quan trọng. Website chính thức của bang New South Wales<sup>63</sup> Australia ghi nhận vi phạm tốc độ là yếu tố phổ biến nhất gây nên tai nạn chết người ở bang New South Wales. Hệ thống camera phát hiện vi phạm tốc độ thường được sử dụng ở các vị trí có nguy cơ tai nạn giao thông cao như đường hầm hoặc những địa điểm có lịch sử là “điểm đen”. Vị trí có trang bị hệ thống camera tốc độ được liệt kê chi tiết trên website của Trung tâm an toàn đường bộ của bang<sup>64</sup>.

Thứ hai, với quan điểm cho rằng nhờ khả năng đáp ứng của khoa học công nghệ tham gia vào hỗ trợ, chức năng chính của cảnh sát giao thông là điều phối phương tiện, xử lý tai nạn giao thông chứ không có quyền thu tiền xử phạt và quan điểm kết hợp việc phát hiện và xử lý vi phạm cùng một chủ thể sẽ dẫn tới tiêu cực nên ở các nước phát triển hiện nay, cơ quan thu tiền phạt sẽ là một cơ quan chuyên trách, có chức năng tách biệt với cơ quan cảnh sát giao thông. Việc ứng dụng khoa học công nghệ vào việc thu tiền nộp phạt vi phạm pháp luật giao thông đường bộ cũng đã góp phần hạn chế việc tiếp xúc trực tiếp giữa cảnh sát giao thông - người có thẩm quyền cáo buộc vi phạm và người lái xe - người vi phạm.

Tại Đức, người vi phạm có thể nộp phạt bằng cách đến cơ quan quản lý giao thông đường bộ để nộp phạt hoặc vào website của cơ quan đó và tiến hành nộp phạt qua tài khoản ngân hàng. Trong văn bản gửi tới người vi phạm về số tiền phạt sẽ có hướng dẫn

*(... xem tiếp trang 87)*

63. <https://www.rms.nsw.gov.au/roads/safety-rules/demerits-offences/speeding-offences.html>

64. <http://www.transport.nsw.gov.au/speeding/speedcameras/current-locations.html>

# THÔNG TIN, SỐ LIỆU VỀ GIAO THÔNG CỦA VIỆT NAM VÀ MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI

Minh Châu

**G**iao thông vận tải là nhân tố, điều kiện then chốt trong kết nối các dịch vụ của đời sống kinh tế xã hội, không chỉ trong không gian của một quốc gia mà còn trên khắp thế giới. Ngành giao thông vận tải cũng đóng vai trò quan trọng trong quá trình giảm nghèo, thúc đẩy thịnh vượng và đạt được các Mục tiêu phát triển bền vững như: giải quyết vấn đề do biến đổi khí hậu, đô thị hóa, cơ giới hóa, an toàn giao thông, ô nhiễm môi trường...

## 1. Hạ tầng giao thông

### - Hạ tầng giao thông của Việt Nam

**Đường bộ:** Những năm qua, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của Việt Nam đã được đầu tư một cách đồng bộ, hiện đại, tăng tính kết nối, góp phần thu hẹp khoảng cách vùng miền với các loại hình giao thông đa dạng. Hệ thống quốc lộ hình thành nên các tuyến hành lang Bắc - Nam, vùng duyên hải và cao nguyên, các tuyến đường Đông - Tây dọc theo miền Trung Việt Nam. Ở phía Bắc, các tuyến quốc lộ tạo thành hình mạng lưới nan quạt với tâm là Thủ đô Hà Nội. Ở phía Nam, các tuyến quốc lộ tạo nên hình lưới.

Hệ thống đường bộ Việt Nam có tổng chiều dài 570.448km, trong đó quốc lộ là

24.136km, đường cao tốc là 816km, đường tỉnh là 25.741km, đường huyện là 58.347km, đường đô thị là 26.953km, đường xã là 144.670km, đường thôn xóm là 181.188km và đường nội đồng là 108.597km.<sup>66</sup>

Theo dự kiến, đến năm 2030 trên 80% các tỉnh/thành phố trong cả nước có đường bộ cao tốc đi qua hoặc kết nối tới trung tâm hành chính, với khoảng 3.500km - 4.000km đường bộ cao tốc, trong đó ưu tiên đầu tư đưa vào khai thác thông tuyến đường bộ cao tốc Bắc - Nam từ Lạng Sơn đến Cà Mau, các tuyến đường bộ cao tốc trên các hành lang vận tải chủ yếu, các tuyến đường bộ cao tốc cửa ngõ kết nối với Thủ đô Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và các đô thị lớn, các tuyến cao tốc vành đai đô thị; hệ thống đường bộ Việt Nam đồng bộ về tiêu chuẩn kỹ thuật, kết nối thuận lợi với hệ thống đường bộ ASEAN, Tiểu vùng Mê Kông mở rộng.<sup>67</sup>

**Đường sắt:** Mạng lưới đường sắt quốc gia Việt Nam được xây dựng và khai thác hơn một thế kỷ, toàn mạng lưới đường sắt quốc gia bao gồm 07 tuyến chính và 12 tuyến nhánh với tổng chiều dài đường chính tuyến 2.703km, 612km đường ga và đường nhánh, trải dài trên địa bàn của 34 tỉnh, thành phố.<sup>68</sup> Dự kiến đến năm 2030, ngành Giao thông vận tải triển

66. Phát triển giao thông đường bộ hiện đại, tăng tính kết nối - Thời báo Tài chính

67. Quyết định số 356/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

68. Hạ tầng đường sắt xuống cấp - Báo Điện tử Chính phủ.

khai xây dựng một số đoạn trên tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, trong đó, ưu tiên đoạn Hà Nội - Vinh, Thành phố Hồ Chí Minh - Nha Trang; nhanh chóng phát triển mạng đường sắt đô thị làm nòng cốt phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị lớn<sup>69</sup>.

**Cảng biển:** Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện được phân chia thành 6 nhóm với 45 cảng với tổng số 272 bến cảng gồm: 2 cảng biển loại IA (cảng cửa ngõ quốc tế); 12 cảng biển loại I (cảng tổng hợp đầu mối khu vực); 18 cảng biển loại II (cảng tổng hợp địa phương) và 13 cảng biển loại III (cảng dầu khí ngoài khơi). Cảng biển Việt Nam đang sở hữu khoảng 92,2km dài cầu cảng, với tổng công suất trên 550 triệu tấn/năm. So với năm 2000 - năm đầu tiên thực hiện quy hoạch, hệ thống cảng biển Việt Nam đã tăng lên 4,4 lần về chiều dài bến cảng.<sup>70</sup>

**Hàng không:** Hiện cả nước có 22 sân bay dân dụng hoạt động, trong đó có 10 sân bay quốc tế, với tổng công suất thiết kế hiện tại là 69,40 triệu hành khách. Hệ thống cảng hàng không Việt Nam đang tiếp tục được nâng cấp<sup>71</sup>. Dự kiến đến năm 2030 sẽ hoàn thiện mạng lưới cảng hàng không trong cả nước với quy mô hiện đại; hoàn thành mở rộng các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất theo quy hoạch; đầu tư cảng hàng không quốc tế Long Thành (giai đoạn 1) có vai trò và quy mô ngang tầm với các cảng hàng không quốc tế lớn trong khu vực. Đầu tư hệ thống quản lý hoạt động bay hiện đại, bảo đảm tầm phủ của các trang thiết bị liên lạc, dẫn đường và giám sát theo yêu cầu nhiệm vụ.

**Đường thủy nội địa:** Với 19.000 km đường thủy nội địa trên tổng chiều dài sông, kênh có thể khai thác được là 41.900 km và 45 tuyến chính được sử dụng để vận chuyển hàng hóa. Theo Cục Đường thủy nội địa, Việt Nam hiện có 224 cảng sông với quy mô khác nhau và 8.800 bến tàu nổi.<sup>72</sup>

#### - Hạ tầng giao thông Singapore

Ở Singapore, từ năm 2009 đến năm 2019, tổng chiều dài đường giao thông tăng từ 8.848km lên 9.509km bao gồm có đường cao tốc, trục đường giao thông chính, đường vành đai và đường nhánh.<sup>73</sup> Chính phủ Singapore đã xây dựng một hệ thống giao thông tích hợp kết nối giữa rất nhiều phương tiện như tàu điện, xe bus và taxi nhằm tạo nên một mạng lưới vận tải liền mạch.

#### - Hạ tầng giao thông Nhật Bản

Về đường bộ, Nhật Bản có khoảng 14.000km đường cao tốc và khoảng 1.200.000km đường giao thông thông thường.<sup>74</sup> Do đặc điểm địa lý bao gồm 4 đảo lớn và rất nhiều đảo nhỏ, sự kết nối giao thông giữa các khu vực gặp nhiều cản trở. Do vậy, để đảm bảo có sự phát triển cân bằng, ngoài việc vận chuyển bằng tàu thủy, Nhật Bản xây dựng nhiều tuyến đường cao tốc và cầu kết nối các đảo. Điển hình có tuyến cao tốc Tokyo Bay Aqua-line đi qua vịnh Tokyo với tổng chiều dài 15km - trong đó 10km đường được xây dựng dưới lòng vịnh Tokyo, tiếp nối với 5km được xây dựng thành cầu trên biển thông qua điểm kết nối là 1 hòn đảo nhân tạo.<sup>75</sup>

Mạng lưới giao thông công cộng Nhật Bản được biết đến là hệ thống tốt nhất thế giới

69. Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông “đi trước một bước” theo hướng đồng bộ, hiện đại - Bộ Giao thông Vận tải

70. Cảng biển Việt Nam “lột xác” sau gần hai thập kỷ quy hoạch - Bộ Giao thông Vận tải

71. Báo cáo phân tích cơ hội đầu tư, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam

72. Thực trạng và giải pháp phát triển đường thủy nội địa Việt Nam, Tạp chí Con số và Sự kiện

73. Length of paved roads Singapore 2009 – 2019, Statista

74. Chapter 1: Road Administration in Japan, 2018 Roads in Japan, published by Road Bureau, Ministry of Land Infrastructure, Transport and Tourism of Japan

75. Chapter 4: Advanced road Technologies, 2018 Roads in Japan, published by Road Bureau, Ministry of Land Infrastructure, Transport and Tourism of Japan

với sự đúng giờ, an toàn và thoải mái. Có rất nhiều loại hình vận tải được sử dụng tại Nhật Bản, trong đó đường sắt phát triển nhất với mạng lưới tàu dày đặc, hiện đại và có ở khắp mọi nơi.<sup>76</sup> Đặc biệt, tàu cao tốc Shinkansen được xem như một biểu tượng cho sự giao thoa văn hóa và sức ảnh hưởng của trí tuệ Nhật Bản. Tàu Shinkansen được dự kiến chạy với tốc độ ở thời điểm đi vào hoạt động là 285km/h, hiện tại ghi nhận ở tốc độ 360km/h và đang không ngừng được cải thiện.

## 2. Hệ thống giao thông thông minh (Intelligent Transport System - ITS).

Việc ứng dụng công nghệ cao, điện tử, tin học và viễn thông vào công tác điều hành và quản lý hệ thống giao thông vận tải trong bối cảnh hiện nay là rất cần thiết và được một số nước phát triển. Ở nhiều nước, tự động hoá truyền tin trong giao thông vận tải đã được triển khai hàng chục năm nay, với mục tiêu tạo liên kết giữa chặt chẽ giữa các nhân tố trong hệ thống, bảo đảm cho hệ thống giao thông vận tải đạt các mục tiêu: giảm tai nạn giao thông, giảm ùn tắc giao thông, giảm ô nhiễm môi trường, hạ giá thành vận chuyển; tăng hiệu quả vận chuyển, tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho việc đi lại...

**Nhật Bản**, khởi đầu để triển khai hệ thống giao thông thông minh là các thông tin về giao thông được cung cấp qua hệ thống thông tin liên lạc 1 phương tiện giao thông. Đây là một 1 hệ thống dữ liệu số nhằm cung cấp cho các lái xe thông tin cập nhật về giao thông đường bộ. Hệ thống hỗ trợ lái xe tự động trên đường cao tốc được nghiên cứu và phát triển từ năm 1991, với mục tiêu đưa ra cảnh báo những nguy hiểm phía trước trên đường, xác định vị trí của các phương tiện giao thông khác, ngăn ngừa va đập đằng sau. Sự an toàn của lái xe là trách nhiệm của hệ thống này. Đã có nhiều kết quả đã đạt được trong phát triển công nghệ tự động như: hệ thống điều khiển dẫn

đường thích ứng; hệ thống thu thuế đường điện tử để chống ùn tắc giao thông; hệ thống phát thanh radio FM điều khiển bằng máy tính để thu thập và gửi thông tin về tình hình tắc nghẽn giao thông và tìm đường đi nhanh nhất...

**Hàn Quốc**, năm 1998 là nước chủ nhà tổ chức Hội nghị quốc tế về hệ thống giao thông thông minh và công bố chương trình tổng thể quốc gia về hệ thống giao thông thông minh do Bộ Giao thông vận tải và Xây dựng chủ trì.

**Trung Quốc**, năm 1996, Bộ Giao thông vận tải đã thành lập Trung tâm nghiên cứu về hệ thống giao thông thông minh và hệ thống quản lý giao thông tự động đã được triển khai ở Bắc Kinh.

**Malaysia**, Chính phủ Malaixia đang đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông thông minh và đã có dự án tổng thể về hệ thống giao thông thông minh. Hệ thống giao thông thông minh đã được lắp đặt ở một số tuyến đường có thu phí.

**Singapore**, Chính phủ Singapore buộc người lái xe phải sử dụng máy thanh toán lệ phí cầu đường số.

**Hoa Kỳ**, cơ quan nghiên cứu hệ thống giao thông thông minh đã được thành lập từ năm 1990 với tên gọi "Hiệp hội phương tiện giao thông thông minh đường bộ Mỹ". Người lái xe ở Hoa Kỳ sẽ được giảm một số lệ phí nếu thanh toán bằng điện tử.

**Liên minh châu Âu (EU)**, từ năm 1992, Liên minh Châu Âu đã có nhiều chương trình, dự án nghiên cứu, ứng dụng công nghệ thông tin trong giao thông vận tải.

## 3. Tình hình tai nạn giao thông

Theo nhận định của Tổ chức Y tế Thế giới (WHO), an toàn giao thông đang là vấn đề mang tính toàn cầu. Thống kê mỗi năm trên

76. Chapter 9 Transport, Statistical Handbook of Japan 2019 (pg 98), published by Statistics Bureau, Ministry of Internal Affairs and Communications 28.9



thế giới, có 1,5 triệu người chết, 50 triệu người bị ảnh hưởng do liên quan tai nạn giao thông, trong đó, thiệt hại do tai nạn giao thông khoảng 1.500 tỷ USD (chiếm 2,5% GDP toàn cầu).

Cũng theo nghiên cứu của Tổ chức Y tế Thế giới, khu vực Đông Nam Á là khu vực có tỷ lệ người tử vong do tai nạn giao thông cao thứ hai thế giới, đứng sau khu vực Châu Phi. Nhiều quốc gia trong khối ASEAN có tỉ lệ tử vong do tai nạn giao thông đường bộ cao như Malaysia, Thái Lan và Việt Nam, lần lượt là 23,6, 32,7 và 26,4 người trên 100.000 người, cao hơn tỉ lệ trung bình của thế giới.<sup>77</sup> Người tham gia giao thông tại các quốc gia có thu nhập đầu người trung bình và thấp được cho là có nguy cơ tử vong vì tai nạn giao thông cao gấp hai lần tại các nước phát triển. Theo đó, Thái Lan dẫn đầu nhóm có giao thông nguy hiểm nhất thế giới, với tỷ lệ này là 36,2 người chết/100.000 dân. Tiếp đến là các quốc gia thu nhập thấp tại Châu Phi, như Congo (33,2), Liberia (33,7), ngoài ra còn có Iran (32,1)...; Nhóm thứ 2 (tỷ lệ 20,1 - 30) cũng chủ yếu là các quốc gia Châu Phi nghèo và các nước đang phát triển tại Châu Á và Mỹ Latinh, trong đó có Việt Nam (24,5), Malaysia (24), Brazil (23,4), Myanmar (20,3)...; Nhóm thứ 3 (tỷ lệ từ 10,1 - 20) gồm có Mỹ (10,6), Philippines (10,5), Hàn Quốc (12)...; Các nước được đánh giá là an toàn giao thông nhất thế giới nằm trong nhóm cuối cùng (tỷ lệ dưới 10), chủ yếu là các nước phát triển tại Châu Âu. Theo đó, đứng đầu là Monaco với tỷ lệ xấp xỉ 0, Thụy Điển (2,8), Anh (2,9), Thụy Sĩ (3,4). Hai đại diện Châu Á nằm trong nhóm này là Singapore (3,6), Nhật Bản (4,7).<sup>78</sup>

Trong khu vực Đông Nam Á, Singapore luôn được đánh giá là một trong những quốc gia có hệ thống giao thông an toàn và đáng tin

cậy nhất trên thế giới. Trong năm 2019, tình hình an toàn giao thông đã được cải thiện rõ rệt với sự giảm thiểu đáng kể của các vụ tai nạn giao thông so với năm 2018. Số vụ tai nạn nghiêm trọng và số người chết ghi nhận ở mức thấp. Trung bình, cứ trên 100.000 dân thì có 2,05 người tử vong vì tai nạn giao thông, giảm đáng kể so với con số 3,8 vào thời điểm 2010.<sup>79</sup> Đặc biệt, số người chết vì tai nạn giao thông ở đất nước này rất thấp: 183 người vào năm 2009 và giảm xuống 124 người vào năm 2018.

Tại khu vực Đông Bắc Á, Nhật Bản cũng được đánh giá là đất nước có hệ thống giao thông hiện đại và an toàn. Dân số Nhật Bản có khoảng 126,7 triệu người với GDP vào khoảng 38.356 USD/1 người. Theo số liệu nghiên cứu gần đây nhất vào năm 2009, chi phí sử dụng để giải quyết các vụ tai nạn giao thông khoảng 3.979 tỷ Yên, ước tính chiếm 0,8% GDP Nhật Bản. Theo thống kê, trong năm 2018 có 4.166 người chết trong các vụ tai nạn giao thông tại Nhật Bản, giảm khoảng 6% so với năm 2017. Trong giai đoạn từ năm 2000 đến 2018, số vụ tai nạn giao thông hàng năm đều giảm, do đó số người chết do tai nạn giao thông tại Nhật Bản giảm đáng kể. Cụ thể trong năm 2017, cứ 100.000 người thì có 3,5 người chết vì tai nạn giao thông; giảm 57% so với con số 13,4 người chết/100.000 dân của năm 2000.<sup>80</sup>

Ở khu vực Châu Âu, năm 2018, có 4,9 người chết do tai nạn giao thông trên 100.000 dân. Số người chết vì đi bộ chiếm tỷ lệ cao nhất trong số các vụ tai nạn giao thông đường bộ, trong đó vào năm 2018 chiếm khoảng 36% trên tổng số người chết. Con số này lần lượt là 21% với tai nạn ô tô, 15% với số người đi xe đạp và 6% với người điều khiển xe mô tô.

77. A Brief Overview of road safety approach in Singapore

78. <http://vneconomy.vn/thoi-su/viet-nam-duoc-xep-hang-nao-ve-muc-do-nguy-hiem-giao-thong>.

79. Toward Safer Road in Singapore, Annual Report Jan – Dec 2019, Singapore Road Safety Council.

80. Road Safety Annual Report 2019 in Japan, OECD, pg 2 - 5

Đường hàng không Mỹ, đường bộ Trung Quốc, đường sắt Ấn Độ bị coi là những tuyến giao thông nguy hiểm hàng đầu trên thế giới. Theo Mạng lưới An toàn hàng không (AVN), năm 2018 có 556 người thiệt mạng vì tai nạn giao thông đường hàng không, trong khi số liệu của Tổ chức Y tế thế giới (WHO) cho thấy có đến 1,35 triệu người thiệt mạng trên đường bộ.<sup>81</sup>

**Tại Việt Nam**, ngoài yếu tố bệnh tật, tai nạn giao thông là nguyên nhân hàng đầu dẫn tới tử vong. Tỷ lệ người chết vì tai nạn giao thông cao gấp gần bốn lần so với tỷ lệ người chết vì tai nạn lao động (tương ứng là 4,3% và 1,1%).<sup>82</sup> Theo Tổng Cục thống kê, tình hình tai nạn giao thông trong 6 tháng đầu năm 2020 giảm trên cả 3 tiêu chí do hiệu quả của Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt và ảnh hưởng của giãn cách xã hội do đại dịch Covid-19. Trong 6 tháng đầu năm, trên địa bàn cả nước xảy ra 6.790 vụ tai nạn giao thông, bao gồm 3.864 vụ tai nạn

giao thông từ ít nghiêm trọng trở lên và 2.926 vụ va chạm giao thông, làm 3.242 người chết, 1.931 người bị thương và 3.008 người bị thương nhẹ. So với cùng kỳ năm trước, số vụ tai nạn giao thông trong 6 tháng giảm 19% (số vụ tai nạn giao thông từ ít nghiêm trọng trở lên giảm 12,3%; số vụ va chạm giao thông giảm 26,5%); số người chết giảm 14,9%; số người bị thương giảm 16,8% và số người bị thương nhẹ giảm 25,5%. Bình quân 1 ngày trong 6 tháng đầu năm 2020, trên địa bàn cả nước xảy ra 37 vụ tai nạn giao thông, gồm 21 vụ tai nạn giao thông từ ít nghiêm trọng trở lên và 16 vụ va chạm giao thông, làm 18 người chết, 11 người bị thương và 16 người bị thương nhẹ<sup>83</sup>.

Dưới sự lãnh đạo của Đảng và sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, công tác bảo đảm an toàn giao thông tại Việt Nam trong thời gian qua đã đạt được những kết quả rõ rệt. Tai nạn giao thông liên tục được kéo giảm cả về số vụ, số người chết và số người bị thương, ùn tắc giao thông trong các đô thị lớn đã từng bước được khắc phục<sup>84</sup>.

*Bảng tổng hợp tiêu chí về tai nạn giao thông trong giai đoạn 2005 - 2019*

Năm	Tai nạn			Tử vong			Bị thương		
	Số vụ	Tăng /Giảm	Tỉ lệ	Số lượng	Tăng/ Giảm	Tỉ lệ	Số lượng	Tăng/ Giảm	Tỉ lệ
<b>2005</b>	14711	-2770	-16.3	11184	155	1.32	11760	-3382	-2.2
<b>2006</b>	14161	-550	-3.7	12373	1189	10.6	11097	-663	-5.6
<b>2007</b>	13985	-176	-1.2	12800	427	3.5	10266	-831	-7.5
<b>2008</b>	12065	-1920	-13.7	11243	-1557	-12.2	7771	-2495	-24.3
<b>2009</b>	11758	-307	-2.5	11094	-149	-1.3	7559	-212	-2.7
<b>2010</b>	13133	1375	11.7	11029	-65	-0.6	9744	2185	28.9

81. <https://thanhnien.vn/the-gioi/giao-thong-nuoc-nao-nguy-hiem-nhat-the-gioi-1086990.html>

82. <https://www.asean2020.vn/web/asean/dan-so>

83. <https://www.gso.gov.vn/default.aspx?tabid=621&ItemID=19651>

84. 90% tai nạn giao thông liên quan đến đường bộ, Báo Công an nhân dân.

Năm	Tai nạn			Tử vong			Bị thương		
	Số vụ	Tăng /Giảm	Tỉ lệ	Số lượng	Tăng/ Giảm	Tỉ lệ	Số lượng	Tăng/ Giảm	Tỉ lệ
<b>2011</b>	43786	30653	233.4	10950	-79	-0.7	48356	38612	396.3
<b>2012</b>	31097	-12689	-29.0	9117	-1833	-16.7	33096	-15260	-31.6
<b>2013</b>	29108	-1989	-6.4	9156	39	0.4	29441	-3655	-11.0
<b>2014</b>	25068	-4040	-13.9	8788	-368	-4.0	24365	-5076	-17.2
<b>2015</b>	22362	-2742	-10.9	8435	-353	-4.1	20815	-3550	-14.5
<b>2016</b>	21094	-1268	-6.67	8417	-18	-0.21	19280	-1535	-7.37
<b>2017</b>	20280	-814	-3.86	8279	-138	-1.64	17040	-2240	-11.47
<b>2018</b>	18736	-1544	-7.62	8248	-31	-0.38	14802	-2238	-13.14
<b>2019<sup>85</sup></b>	17262	-1474	-7.87	7624	-624	-7.57	22152	7350	149.6

#### 4. Pháp luật và thẩm quyền về giao thông và kinh doanh vận tải đường bộ ở một số quốc gia<sup>86</sup>

Quốc gia	Quy định tại bộ luật	CQ cấp bằng lái xe (Driver's license)	CQ kiểm định (Vehicle inspection)	CQ cấp biển số xe (Vehicle Registration)
Thái Lan	- Luật Phương tiện Cơ giới, B.E. 2522 (1979 CE) - Luật Vận tải Đường bộ, B.E. 2522	Cục Vận tải Đường bộ (Bộ GTVT)	Cục Vận tải Đường bộ (Bộ GTVT)	Cục Vận tải Đường bộ (Bộ GTVT)
Indonesia	Luật Indonesia số 22 năm 2009 về Giao thông vận tải đường bộ	Cảnh sát Quốc gia Indonesia	Cảnh sát Quốc gia Indonesia	Cảnh sát Quốc gia Indonesia
Malaysia	- Luật Vận tải Đường bộ Công cộng 2010 - Luật Vận tải Đường bộ 1987 cũng quy định một số điểm về giao thông (VD đi quá tốc độ, đậu xe), nhưng không quy định thêm gì về kinh doanh vận tải.	Bộ Giao Thông Đường Bộ Malaysia ("JBJ")	Bộ Giao Thông Đường Bộ Malaysia ("JBJ")	Bộ Giao Thông Đường Bộ Malaysia ("JBJ")

85. Tình hình kinh tế - xã hội quý IV và năm 2019 – Tổng cục thống kê.

86. Rà soát của Nhóm chuyên gia thuộc Công ty tư vấn đầu tư Vriens & partner.

Quốc gia	Quy định tại bộ luật	CQ cấp bằng lái xe (Driver's license)	CQ kiểm định (Vehicle inspection)	CQ cấp biển số xe (Vehicle Registration)
Singapore	Luật Giao thông Đường bộ	Cục CSGT	Các cơ sở Kiểm định được cấp phép bởi Cục Vận tải Đường bộ	Cục Vận tải Đường bộ (LTA)
Philippines	Luật Cộng hòa 4136 (Luật Giao thông Vận tải Đường bộ)	Cục Vận tải Đường bộ (Bộ GTVT)	Cục Vận tải Đường bộ (Bộ GTVT)	Cục Vận tải Đường bộ (Bộ GTVT)
Brunei	Luật Giao thông Đường bộ (Chỉnh sửa 2007)	Bộ Giao Thông Đường Bộ	Bộ Giao Thông Đường Bộ	Bộ Giao Thông Đường Bộ
Myanmar	- Luật Phương tiện Cơ giới (2015) - Luật Kinh doanh Vận tải Đường bộ (2016, Pyidaungsu Hluttaw Law Số 3)	Bộ Giao thông vận tải, Cục Quản lý đường bộ	Bộ Giao thông vận tải, Cục Quản lý đường bộ	Bộ Giao thông vận tải, Cục Quản lý đường bộ
Mỹ (Bang California)	- Giao thông: Sổ tay Hướng dẫn Tài xế California; Luật Phương tiện Cơ giới; - Kinh doanh vận tải: Sổ tay hướng dẫn Tài xế Kinh doanh; và một số luật địa phương cụ thể khác	Cục Quản lý Phương tiện Cơ giới California ("DMV")	Cục Quản lý Phương tiện Cơ giới California ("DMV")	Cục Quản lý Phương tiện Cơ giới California ("DMV")
Anh	- Luật Vận tải 2000 - Luật Giao thông Đường bộ 1988	Cục cấp phép phương tiện và lái xe (DVLA) tại Anh, Scotland và Wales Cục Phương tiện và Lái xe (DVA) tại Bắc Ireland	Bộ Giao thông Vận tải	Cục cấp phép phương tiện và lái xe (DVLA)

Quốc gia	Quy định tại bộ luật	CQ cấp bằng lái xe (Driver's license)	CQ kiểm định (Vehicle inspection)	CQ cấp biển số xe (Vehicle Registration)
Úc	Luật Vận tải Đường bộ Quốc gia, 2014 Ngoài ra, từng bang sẽ có luật giao thông đường bộ của riêng mình, ví dụ như ở Khu vực Thủ đô Canberra: Luật Vận tải Đường bộ Khu vực Thủ đô Canberra 2017	Tùy khu vực <ul style="list-style-type: none"> <li>Khu vực thủ đô: Sở đường bộ và vận tải khu vực thủ đô (RTA)</li> <li>New South Wales: Sở dịch vụ Đường bộ và Đường thủy</li> <li>Khu vực phía Bắc: Sở Giao thông khu vực phía Bắc</li> <li>Queensland: Sở Giao thông và Đường bộ</li> <li>Nam Úc: Sở Giao thông, Năng lượng và Cơ sở Hạ tầng</li> </ul>	Tùy khu vực	Tùy khu vực
Pháp	Bộ luật Vận tải	Cục Quốc gia về Tài liệu Đảm bảo	Các cơ sở kiểm định được cấp phép	Cục Quốc gia về Tài liệu Đảm bảo
Canada (Bang British Columbia)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Luật Vận tải Canada (Quy định cụ thể về vận tải và kinh doanh vận tải hàng không và đường sắt)</li> <li>Luật Phương tiện Cơ giới (Quy định về vận hành xe bus, nguyên tắc cấp phép hoạt động và chi phí, quy định cụ thể về việc cấp phép và chi phí do chính quyền bang quy định).</li> </ul> VD: Bang British Columbia <ul style="list-style-type: none"> <li>Luật phương tiện Cơ giới bang British Columbia</li> </ul>	Tập đoàn Bảo hiểm British Columbia	Tại cơ quan kiểm định được Sở An toàn Phương tiện Kinh doanh ủy quyền	Tập đoàn Bảo hiểm British Columbia



Quốc gia	Quy định tại bộ luật	CQ cấp bằng lái xe (Driver's license)	CQ kiểm định (Vehicle inspection)	CQ cấp biển số xe (Vehicle Registration)
Nhật	<ul style="list-style-type: none"> <li>Luật Giao thông Đường bộ</li> <li>Luật Kinh doanh Vận tải Xe tải</li> </ul>	Ủy ban An ninh Công cộng thuộc Chính quyền cấp tỉnh	Cơ quan Quốc gia về công nghệ ô tô và giao thông đường bộ (dựa trên Luật về Cơ quan Kiểm định Quốc gia và Hành chính độc lập)	Các văn phòng Giao thông đường bộ trên cả nước, trực thuộc Bộ Địa chính, Cơ sở hạ tầng, Giao thông và Du lịch
Hàn Quốc	<ul style="list-style-type: none"> <li>Luật Giao thông Đường bộ</li> <li>Luật Kinh doanh Vận tải xe tải</li> <li>Luật Dịch vụ Vận tải Hành khách</li> </ul>	Cảnh sát quận	Bộ Giao thông và Địa chính	Cục Vận tải Đường bộ, Bộ Giao thông và Địa chính
Ấn Độ	Luật Phương tiện Cơ giới 1988	Sở GTVT Địa phương	Bộ Giao thông Đường bộ và Đường Cao tốc	Sở GTVT Địa phương

(...tiếp theo trang 78)

cách thức chuyển khoản tiền nộp phạt<sup>87</sup>. Quá trình nộp phạt đều diễn ra thuận lợi, minh bạch nhờ vào hệ thống nộp phạt trực tuyến hiện đại, thông suốt. Đối với trường hợp vi phạm mà không nộp phạt đúng quy định, cơ quan quản lý sẽ tiếp tục gửi phiếu phạt lần 2. Mức phạt lần này sẽ tăng lên tùy theo thời gian, tính chất, mức độ nghiêm trọng. Ở Úc, nếu sau lần 2 vẫn không nộp phạt thì sẽ bị liệt vào danh sách đen và sẽ bị dừng xe bất cứ lúc nào để xử lý vi phạm.

Như vậy, xu hướng của các quốc gia trên thế giới là hướng tới hình thức phạt thông qua mạng Internet và thu tiền qua

hình thức thanh toán trực tuyến (ví dụ như thẻ tín dụng). Sự cải tiến này đã không cản trở sự lưu thông của người dân, mặt khác, hạn chế hình ảnh không đẹp của cảnh sát giao thông, hạn chế tiêu cực, tạo sự thuận lợi cho quá trình nộp phạt.

Nhờ tách bạch chức năng giữa cơ quan cảnh sát giao thông và cơ quan quản lý giao thông đường bộ cùng với sự trợ giúp của hệ thống phần mềm mã hóa biển số xe, cập nhật đầy đủ thông tin phương tiện giao thông nên các cơ quan này đều nắm rõ thông tin cũng như có thể giám sát lẫn nhau. Như vậy, có thể hạn chế tối đa việc gian lận, tạo cơ chế minh bạch, công bằng bởi tất cả người vi phạm đều bình đẳng trước pháp luật.

87. <https://morgenbird.com/german-traffic-violations-and-fines-guide/>

# GIẢI QUYẾT VẤN ĐỀ BIẾN ĐỔI KHÍ HẬU TRONG NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI

Mạc Thùy Dương<sup>88</sup>



Các chuyên gia và tổ chức quốc tế nhận định, Việt Nam là một trong năm nước bị ảnh hưởng nặng nề nhất do tác động to lớn của biến đổi khí hậu. Thực tế trong thời gian qua, nhất là trong những tháng gần đây, nhiều trận bão, lũ, sạt lở núi, chuyển đổi dòng chảy, triều cường, xâm nhập mặn,... đã ảnh hưởng đến một số tỉnh miền núi phía Bắc, miền Trung và miền Nam nước ta, gây tổn thất nặng nề đối với con người và của cải. mực nước biển dâng sẽ làm 25% dân số Việt Nam sống ở các vùng ven biển thấp phải chịu tác động trực tiếp.

Những năm qua, biến đổi khí hậu đã tàn phá, làm hư hỏng rất nhiều công trình xây dựng, cảng biển, đường bộ... Mạng lưới đường bộ của Việt Nam kéo dài tới hơn 600.000 km, phần lớn không được xây dựng để ứng phó các kịch bản thiên tai cực đoan dự kiến sẽ xảy ra thường xuyên hơn do biến đổi khí hậu. Nếu không đầu tư cải thiện khả năng chống chịu của

88. Phó Giám đốc Thư viện Quân đội.

mạng lưới kết cấu hạ tầng giao thông hiện có, những thành tựu của Việt Nam trong việc tạo ra kết nối với toàn bộ các cộng đồng nông thôn có thể bị phá hủy.

Giao thông vận tải nói chung và giao thông đường bộ nói riêng cũng là một ngành tiêu thụ nhiều năng lượng và phát thải khí nhà kính không ngừng tăng lên trong tương lai khi triển khai các hoạt động nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Việc kiểm soát và hạn chế tốc độ tăng phát thải khí các-bon cũng như giảm những tác động tiêu cực của biến đổi khí hậu đến hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, hàng không đang là vấn đề cấp thiết hiện nay.

**Báo cáo “Giải quyết vấn đề biến đổi khí hậu trong ngành Giao thông vận tải Việt Nam”** do Ngân hàng Thế giới và một số đối tác thực hiện với sự hỗ trợ của Bộ Giao thông Vận tải nhằm mục đích đưa ra tầm nhìn và chiến lược cho giao thông thông minh, thích ứng với biến đổi khí hậu, nhằm giảm thiểu lượng khí thải các bon đồng thời tăng khả năng chống chịu trước những rủi ro trong tương lai. *“Hệ thống giao thông vận tải có khả năng chống chịu có ý nghĩa quan trọng nhằm đảm bảo nền kinh tế Việt Nam tiếp tục thành công, đặc biệt khi nền kinh tế phụ thuộc nhiều vào ngoại thương và kết nối giao thông liền mạch”*, ông **Ousmane Dione, Giám đốc Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam** cho biết.

Báo cáo được đưa ra vào thời điểm quan trọng khi Chính phủ Việt Nam đang cập nhật đóng góp do quốc gia tự quyết định về giảm phát thải khí các-bon (NDC) và xây dựng Kế hoạch đầu tư công trung hạn cho giai đoạn 2021 – 2025. Báo cáo gồm 2 tập:

Tập 1: Lộ trình hướng tới vận tải phát thải Các-bon thấp;

Tập 2: Lộ trình hướng tới giao thông vận tải có khả năng chống chịu.

Tập 1 của Báo cáo đề cập đến ba kịch bản giảm thiểu phát thải khí nhà kính được xác định bằng cách xem xét khung chính sách

và quy định của Chính phủ, cũng như thông qua tham khảo ý kiến của các cơ quan chính phủ và các bên có liên quan ở địa phương. Các kịch bản đều cho thấy, bằng việc kết hợp một loạt cách chính sách và hạng mục đầu tư khác nhau, đến năm 2030, Việt Nam có thể giảm lượng phát thải các-bon trong lĩnh vực giao thông lên tới 9% trong trường hợp chỉ sử dụng nguồn lực trong nước và 15 - 20% nếu huy động nguồn lực quốc tế và sự tham gia của khu vực tư nhân.

Hiện tại, ngành giao thông vận tải đóng góp khoảng 10,8% tổng lượng phát thải các-bon tại Việt Nam. Theo kịch bản phát triển thông thường, lượng phát thải này được dự báo sẽ tăng với tốc độ hàng năm từ 6-7%, đạt gần 70 triệu tấn các-bon tương đương vào năm 2030.

Vận tải đường bộ là nguồn phát thải các-bon cao nhất, chiếm khoảng gần 80% tổng lượng phát thải từ giao thông vận tải, sau đó là phát thải từ vận tải đường thủy nội địa và vận tải ven biển. Trong giao thông vận tải, hàng không và các hoạt động của phương tiện mặt đất tại các sân bay lớn cũng có thể gây ra ô nhiễm ở mức độ cao. Hoạt động của hàng không đã và đang có yếu tố ảnh hưởng tới khí quyển theo chiều hướng không tốt và cũng bị biến đổi khí hậu tác động ngược lại. Công nghiệp hàng không tác động không tốt đến môi trường và cũng đang bị ảnh hưởng nặng nề do biến đổi khí hậu gây ra.

Các biện pháp hiệu quả nhất về chi phí để tăng cường khả năng chống chịu của ngành giao thông bao gồm chuyển đổi lưu lượng vận tải từ đường bộ sang đường thủy nội địa và ven biển, áp dụng tiêu chuẩn nghiêm ngặt hơn về hệ số sử dụng nhiên liệu hiệu quả cho phương tiện và đẩy mạnh phát triển xe điện.

Các quan điểm về thích ứng với biến đổi khí hậu của Việt Nam bao gồm: Yêu cầu về ứng phó với biến đổi khí hậu, phòng, chống thiên tai có vị trí quan trọng trong các quyết định phát triển; Nội dung thích ứng với biến đổi khí hậu phải được lồng ghép trong các

chính sách, hệ thống chiến lược, quy hoạch có liên quan; Thích ứng với biến đổi khí hậu phải gắn với phát triển bền vững, tăng cường khả năng chống chịu của hệ thống tự nhiên và xã hội và tận dụng các cơ hội do biến đổi khí hậu mang lại; Bảo đảm hài hòa lợi ích, tạo động lực khuyến khích các bên liên quan tích cực tham gia công tác ứng phó với biến đổi khí hậu, quản lý, khai thác, sử dụng có hiệu quả tài nguyên và bảo vệ môi trường.

Kế hoạch đặt ra mục tiêu chung nhằm giảm thiểu tính dễ bị tổn thương và rủi ro trước những tác động của biến đổi khí hậu thông qua việc tăng cường khả năng chống chịu, năng lực thích ứng của cộng đồng, các thành phần kinh tế và hệ sinh thái; thúc đẩy việc lồng ghép thích ứng với biến đổi khí hậu vào hệ thống chiến lược, quy hoạch kèm theo 3 mục tiêu cụ thể: Nâng cao hiệu quả thích ứng với biến đổi khí hậu thông qua việc tăng cường công tác quản lý Nhà nước về biến đổi khí hậu, trong đó có hoạt động thích ứng với biến đổi khí hậu, thúc đẩy việc lồng ghép thích ứng với biến đổi khí hậu vào hệ thống chiến lược, quy hoạch. Tăng cường khả năng chống chịu và nâng cao năng lực thích ứng của cộng đồng, các thành phần kinh tế và hệ sinh thái thông qua việc đầu tư cho các hành động thích ứng, khoa học và công nghệ, nâng cao nhận thức để sẵn sàng điều chỉnh trước những thay đổi của khí hậu. Giảm nhẹ rủi ro thiên tai và giảm thiểu thiệt hại, sẵn sàng ứng phó với thiên tai và khí hậu cực đoan gia tăng do biến đổi khí hậu.

Theo Bộ Giao thông Vận tải, cơ sở hạ tầng giao thông được thiết kế theo các điều kiện môi trường bình thường sẽ không đủ an toàn và khả năng đáp ứng trong tương lai. Nước biển dâng có thể nhấn chìm cơ sở hạ tầng giao thông ven biển từ đường bộ, đường sắt, cảng biển, sân bay... Hàng năm, mưa lớn gây ra lũ lụt, lở đất đã gây thiệt hại nghiêm trọng cho các tuyến giao thông, làm tắc nghẽn và ảnh hưởng đến việc lưu thông của phương tiện, phá hủy hạ tầng giao thông và làm tăng khối lượng cũng như chi phí cho công tác bảo trì.

Tập 2 của Báo cáo đã cung cấp khung phương pháp để phân tích các điểm trọng yếu và dễ bị tổn thương của mạng lưới giao thông và đưa ra luận điểm kinh tế thuyết phục để đầu tư nâng cao khả năng chống chịu với biến đổi khí hậu của các mạng lưới giao thông vận tải Việt Nam. Đánh giá tính dễ bị tổn thương nhằm xem xét tác động dự kiến của các loại thiên tai khác nhau đối với hành lang hoặc mạng lưới giao thông. Đánh giá mức độ quan trọng xem xét các câu hỏi như liên kết và tuyến đường nào trong mạng lưới có ý nghĩa quan trọng nhất trong việc đảm bảo khả năng phục vụ liên tục của mạng lưới giao thông.

Nghiên cứu xác định các vấn đề quan trọng mang tính hệ thống và các địa điểm chịu nguy cơ thiên tai cụ thể trong mạng lưới giao thông vận tải của Việt Nam. Tính đến yếu tố biến đổi khí hậu, có 20% mạng lưới giao thông được cho là dễ bị tổn thương bởi các rủi ro thiên tai trong tương lai. Ước tính, các sự cố mạng lưới đường bộ có thể dẫn đến thiệt hại rất cao lên tới 1,9 triệu USD mỗi ngày, sự cố đường sắt có thể dẫn đến thiệt hại lên tới 2,6 triệu USD mỗi ngày.

Để sẵn sàng ứng phó với cường độ và tần suất rủi ro thiên tai ngày càng gia tăng do tác động của biến đổi khí hậu, mạng lưới đường bộ của Việt Nam cần được đầu tư nhiều hơn để cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng đường bộ hiện có theo tiêu chuẩn chống chịu tốt hơn với khí hậu.

Do tính dễ bị tổn thương của vận tải trên đất liền, việc chuyển đổi sang các phương thức vận tải đường thủy sẽ là một chiến lược hiệu quả để ứng phó với biến đổi khí hậu. Kết quả phân tích cho thấy, chỉ cần chuyển đổi 10% lưu lượng vận tải theo hướng này có thể giúp giảm 25% rủi ro khí hậu.

**Để đọc, mượn ấn phẩm, Quý đại biểu có thể truy cập thư viện truyền thống của Thư viện Quốc hội theo địa chỉ: <https://thuvientruyenthong.quochoi.vn>.**

# MỘT SỐ NỘI DUNG VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRONG BỘ SƯU TẬP SỐ VỀ GIAO THÔNG, VẬN TẢI CỦA THƯ VIỆN QUỐC HỘI

Hiếu Lê

**Ở** Việt Nam, giao thông vận tải đường bộ có vị trí trọng yếu trong hệ thống giao thông vận tải quốc gia, đóng vai trò quan trọng đối với quá trình phát triển kinh tế - xã hội, góp phần bảo đảm quốc phòng - an ninh, nâng cao đời sống nhân dân. Theo thống kê, hoạt động giao thông đường bộ chiếm tỷ lệ trên 90% các loại hình tham gia giao thông và loại hình vận tải. Phương tiện giao thông đường bộ tăng nhanh, bình quân từ 10% đến 15%/năm và thực trạng tham gia giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay là giao thông hỗn hợp với rất nhiều các loại phương tiện giao thông cơ giới, thô sơ, xe 3 bánh, 4 bánh, xe tự chế...

Tốc độ phát triển mạnh mẽ của hệ thống giao thông đường bộ cùng với những tác động mạnh mẽ của làn sóng cách mạng công nghệ 4.0 đã khiến cho hoạt động quản lý, vận hành hệ thống giao thông đường bộ ở Việt Nam nảy sinh nhiều bất cập.

Để phục vụ tài liệu tham khảo cho Quốc hội và các cơ quan của Quốc hội,

Văn phòng Quốc hội qua quá trình sưu tầm và tích lũy, đến nay, Thư viện Quốc hội đã xây dựng được Bộ sưu tập số về Giao thông, vận tải với 199 tài liệu trong đó có các báo cáo, bài nghiên cứu, luận văn, luận án, chuyên đề, cẩm nang, bản thông tin, tài liệu dịch, sách... và các văn bản pháp luật về giao thông đường bộ của các nước trên thế giới. Tác giả của nguồn tài liệu này là các nhà nghiên cứu, các chuyên gia, nhà khoa học trong và ngoài nước; các cơ quan Bộ, ngành Việt Nam, các tổ chức quốc tế. Qua tổng hợp và phân tích từ Bộ sưu tập số về giao thông, vận tải, các tài liệu tập trung vào những nội dung chính như sau:

## **1. Các văn bản pháp lý quốc tế và quốc gia về giao thông đường bộ**

### **1.1. Công ước quốc tế**

Công ước về giao thông đường bộ, thường được gọi là Công ước Vienna về giao thông đường bộ, là một hiệp ước quốc tế được thiết kế để tạo thuận lợi cho giao thông đường bộ quốc tế và tăng an toàn giao thông bằng cách



thiết lập các quy tắc giao thông tiêu chuẩn giữa các bên tham gia công ước. Công ước đã được thống nhất tại hội nghị của Hội đồng Kinh tế và Xã hội Liên Hiệp Quốc về Giao thông đường bộ, được ký kết tại Viên vào ngày 8 tháng 11 năm 1968 và có hiệu lực vào ngày 21 tháng 5 năm 1977. Hội nghị này còn đưa ra Công ước về Biển báo và Tín hiệu đường bộ.

### **1.2. Pháp luật về giao thông đường bộ một số nước**

Nhận thức được tầm quan trọng của giao thông đường bộ, các quốc gia trên thế giới cũng đã cụ thể hóa vấn đề này trong hệ thống pháp luật; Thư viện Quốc hội đã sưu tầm được Luật của một số quốc gia điều chỉnh lĩnh vực giao thông đường bộ và đăng tải tại bộ sưu tập số giao thông vận tải, cụ thể:

- Đạo luật Giao thông đường bộ của Cộng hòa liên bang Đức;
- Luật liên bang Nga về an toàn giao thông đường bộ;
- Luật giao thông đường bộ Australia của Đặc khu hành chính thủ đô Canberra;
- Luật an toàn giao thông đường bộ của Nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa;
- Luật giao thông đường bộ Nhật Bản;
- Luật an toàn giao thông Hàn Quốc;

- Luật Đường bộ Hàn Quốc;
- Luật giao thông đường bộ Singapore;
- Luật vận tải đường bộ Thái Lan;
- Luật đường bộ Indonesia;
- Luật Giao thông đường bộ Lào;
- Luật Giao thông đường bộ Campuchia.





...

### **1.3. Hệ thống pháp luật về giao thông đường bộ của Việt Nam**

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được ban hành để điều chỉnh chung về giao thông đường bộ. Để triển khai thực hiện Luật này, 164 văn bản dưới luật đã được ban hành, trong đó có 22 nghị định của Chính phủ, 25 thông tư của Bộ Công an, 87 thông tư của Bộ Giao thông Vận tải, 11 thông tư của Bộ Tài chính, một thông tư của Bộ Y tế và 18 thông tư liên tịch giữa các bộ có liên quan. Đến nay, một số văn bản hết hiệu lực, nhiều văn bản phải sửa đổi, bổ sung, thay thế thường xuyên và còn một số văn bản chưa ban hành được.<sup>89</sup>

89. Theo TTXVN, “Hơn 10 năm Luật giao thông đường bộ (Bài 2): Còn nhiều tồn tại, hạn chế”, VOV Giao Thông, Thứ Ba, 21/04/2020, 15:07 (GMT+7).

Tài liệu phù hợp với tiêu chí tìm kiếm:

	<p><i>Tạp chí</i>  <b>Pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ - những bất cập và hướng hoàn thiện</b>  <i>Cao Vũ Minh (2013)</i></p>
	<p><i>Luận án</i>  <b>Đấu tranh phòng, chống tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hải Phòng</b>  <i>Lê Thị Thu Dung; Người tư vấn, hướng dẫn: PGS.TS Hồ Sỹ Sơn (2016)</i></p>
	<p><i>Bài trích</i>  <b>Kỹ năng và kinh nghiệm kiểm sát khám nghiệm hiện trường vụ án tai nạn giao thông đường bộ</b>  <i>Nguyễn Thành Thống (2020-05)</i></p>
	<p><i>Luận án</i>  <b>Quản lý phát triển hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam theo hướng bền vững</b>  <i>Hoàng Thanh Tú (2015)</i></p>

## 2. Các tài liệu nghiên cứu, tham khảo

Bộ sưu tập số về giao thông, vận tải với 199 tài liệu nghiên cứu, tham khảo gồm các báo cáo, bài nghiên cứu, chuyên đề, luận án... Các tài liệu này đề cập đến một số khía cạnh về giao thông đường bộ như:

### **Thứ nhất, về quản lý vận tải đường bộ**

Thời gian qua, việc thực hiện các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu về siết chặt kinh doanh vận tải, kiểm soát tải trọng phương tiện, lập lại trật tự trong hoạt động vận tải, nâng cao chất lượng dịch vụ và đảm bảo an toàn giao thông, cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện cho doanh

nh nghiệp hoạt động sản xuất kinh doanh nhằm nâng cao hiệu quả, tăng sức cạnh tranh.

### **Thứ hai, về đầu tư, khai thác công trình giao thông đường bộ**

Tại kỳ họp thứ 9, Quốc hội khóa XIV, Quốc hội đã ban hành Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2021. Trước đó, chưa có văn bản luật nào quy định cụ thể về đầu tư theo hình thức đối tác công tư, trong đó có bao gồm các hình thức đầu tư cụ thể như: BOT, BTO, BT, BOO... Khung pháp lý điều chỉnh hoạt động đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT chỉ được quy định tại các văn bản: Luật Đấu thầu năm 2013, Luật Đất đai năm 2013, Luật Đầu tư năm

2014, Luật Đầu tư công năm 2019, Luật Xây dựng năm 2014, Luật Doanh nghiệp năm 2014, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017...; Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/6/2014 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu; Nghị định số 30/2015/NĐ-CP ngày 17/03/2015 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đấu thầu về lựa chọn nhà thầu (Nghị định số 30/2015/NĐ-CP) và một số văn bản khác; Nghị định số 63/2018/NĐ-CP ngày 04/5/2018 của Chính phủ về đầu tư theo hình thức đối tác công tư (Nghị định số 63/2018/NĐ-CP).

Trong bối cảnh nguồn lực đầu tư công còn hạn hẹp, thực hiện chủ trương của Đảng, Chính phủ chỉ đạo các bộ, ngành tăng cường xây dựng chính sách, văn bản quy phạm pháp luật, kiểm soát quá trình đầu tư, vận hành khai thác. Các văn bản quy định, hướng dẫn được ban hành đã góp phần: giúp cho các dự án BOT được triển khai, thực hiện thuận lợi hơn; tạo điều kiện cho các thành phần kinh tế tham gia đầu tư; thu hút nguồn vốn đầu tư của các doanh nghiệp trong lĩnh vực giao thông; giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước trong việc đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông; mang lại tính hiệu quả trong môi trường đầu tư; tạo hành lang pháp lý để triển khai thực hiện các hợp đồng BOT... về cơ bản, các chính sách pháp luật cũng như các quy định về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT được ban hành phù hợp với yêu cầu thực tiễn.

### **Thứ ba, quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ**

Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ là toàn bộ hoạt động có tổ chức, có định hướng, mang tính quyền lực của nhà nước để xác lập cơ sở pháp lý trong quá trình quản lý, điều hành và tổ chức thực

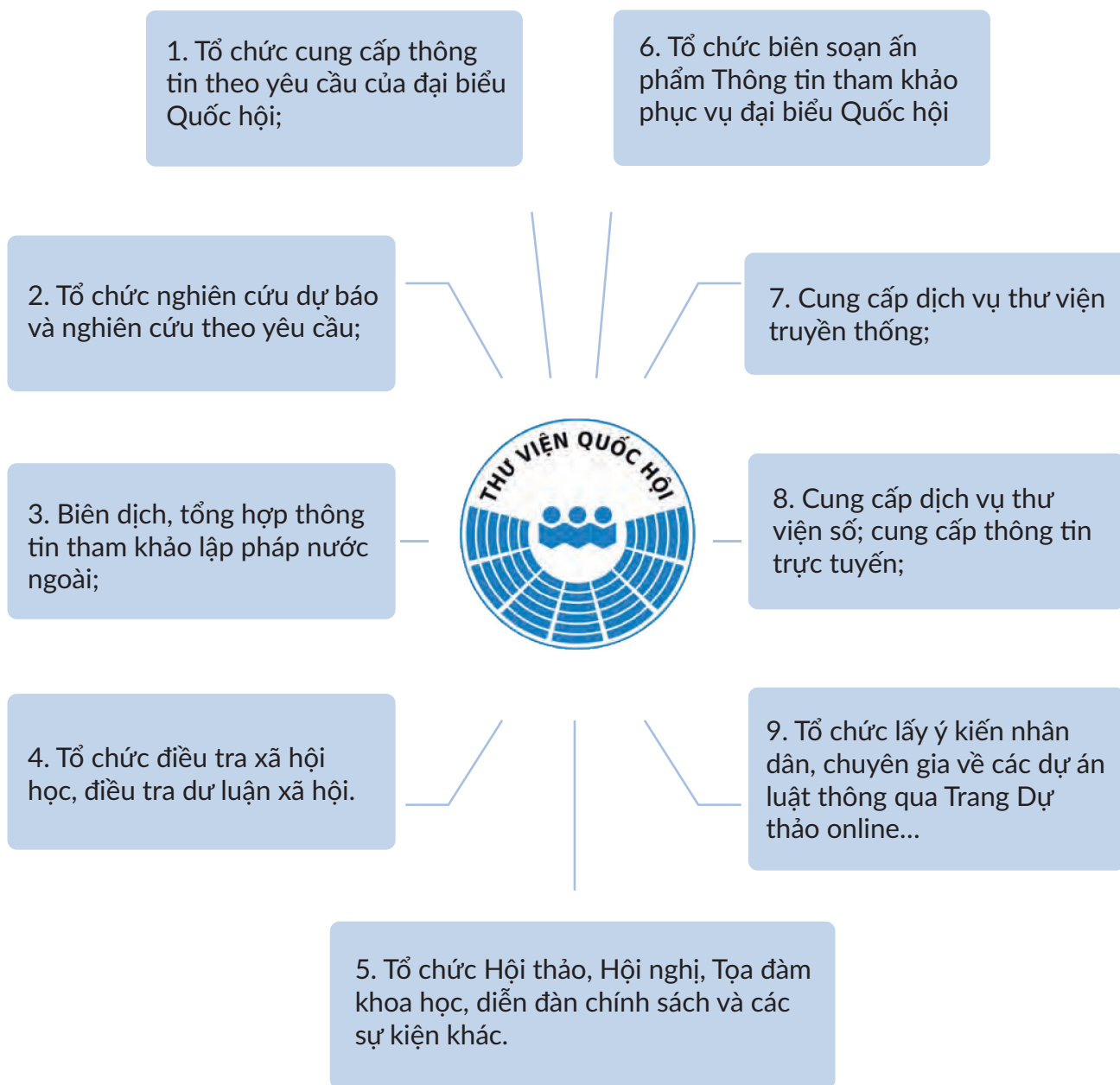
hiện các quy định quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thiết lập, duy trì trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xây dựng văn bản giao thông, bảo đảm giao thông đường bộ thông suốt, an toàn nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế, văn hóa - xã hội, quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế.

### **Thứ tư, xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ**

Luật xử lý vi phạm hành chính ra đời đánh dấu sự hoàn thiện pháp luật về xử lý vi phạm hành chính đồng thời cũng là cơ sở để cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm hành chính, đáp ứng được những yêu cầu cấp thiết trong công cuộc đấu tranh phòng, chống vi phạm hành chính hiện nay. Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của kinh tế - xã hội, giao thông đường bộ ở nước ta hiện nay đã có sự gia tăng rất lớn về phương tiện và lưu lượng người tham gia. Chính vì vậy, giao thông đường bộ là lĩnh vực rất dễ nảy sinh các hành vi vi phạm trong thực tiễn. Để giao thông được diễn ra thông suốt, đạt hiệu quả cao, Nhà nước cần tăng cường xử lý hành vi vi phạm nói chung và vi phạm hành chính nói riêng.

Trên đây là một số thông tin về giao thông đường bộ trong Bộ sưu tập số về giao thông, vận tải của Thư viện Quốc hội. Trong thời gian tới Thư viện Quốc hội sẽ tiếp tục khai thác các tài liệu tham khảo, biên dịch Luật của các nước về lĩnh vực giao thông đường bộ để bổ sung vào Bộ sưu tập này.

**Để tham khảo đầy đủ và chi tiết, Quý đại biểu có thể truy cập Bộ sưu tập số về Giao thông-Vận tải tại phần mềm Thư viện số theo địa chỉ: <https://thuvienso.quochoi.vn/handle/11742/41482> hoặc phần mềm Mượn - Trả tài liệu số theo địa chỉ: <https://muontailieuso.quochoi.vn/>.**



---

Ấn phẩm này được in ấn với sự hỗ trợ của Dự án “Tăng cường năng lực cung cấp thông tin và nghiên cứu phục vụ các đại biểu Quốc hội và công chức của Văn phòng Quốc hội vì mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội bền vững tại Việt Nam” do Tổ chức Hanns Seidel (CHLB Đức) tài trợ.

## CÁC TRANG THÔNG TIN VÀ CÔNG CỤ TRỰC TUYẾN CỦA THƯ VIỆN QUỐC HỘI

- Thông tin điện tử: <http://thuvien.quochoi.vn>
- Thư viện truyền thống: <http://thuvientruyenthong.quochoi.vn>
- Thư viện số: <http://thuvienso.quochoi.vn>
- Lấy ý kiến nhân dân về dự thảo luật: <http://duthaonline.quochoi.vn>
- Mượn trả tài liệu số: <http://muontailieuso.quochoi.vn>
- Cung cấp thông tin trực tuyến: <http://hht.quochoi.vn>  
(Dành riêng cho đại biểu Quốc hội)

Số 03  
9/2020

