

Số xe tải và xe khách chiếm chưa đầy 3% tổng số phương tiện giao thông đường bộ, song liên quan tới hơn 40% số người chết vì tai nạn, theo Cục CSGT.

Tại cuộc gặp với khoảng 30 đại diện doanh nghiệp vận tải ngày 1/8 ở Hà Nội, thiếu tướng Đỗ Thanh Bình, Cục trưởng Cảnh sát giao thông (Cục CSGT, Bộ Công an) dẫn thống kê số xe tải và xe khách hiện chiếm 2,49% tổng số phương tiện giao thông đường bộ đã đăng ký, nhưng lại liên quan đến 37,1% số vụ và 40,27% số người chết vì tai nạn giao thông. Trung bình cứ ba vụ tai nạn thì có một vụ liên quan đến xe tải, rơ-móc, semi rơ-móc hoặc xe khách.

Trong 7 tháng đầu năm 2025, toàn quốc xảy ra 4.000 vụ tai nạn giao thông liên quan đến xe tải và xe khách, làm chết 2.466 người và bị thương 2.106 người. Gần đây nhất là vụ [lật xe giường nằm](#) tại Hà Tĩnh làm 10 người tử vong.

Thiếu tướng Đỗ Thanh Bình nói "rất suy nghĩ, có làm ra tài sản thu nhập một triệu, một tỷ đồng, nhưng khi xe liên quan tới tai nạn thì chẳng còn ý nghĩa gì" và đặt câu hỏi "Các anh có ngủ ngon khi nghe về số liệu này?".



Hiện trường vụ lật xe khách khiến 10 người chết ở Hà Tĩnh hôm 25/7. Ảnh: Đức Hùng

Lý giải thực trạng trên, ông Nguyễn Công Hùng, Phó tổng giám đốc phụ trách miền Bắc Tập đoàn Mai Linh, chỉ ra thực tế có rất nhiều vụ tai nạn, nhưng chỉ giải quyết sự vụ chứ không ngăn ngừa nên bản chất "hổng từ ban đầu". Kinh doanh vận tải là ngành có điều kiện, nhưng "ai cũng kinh doanh được". "Tổ chức kinh doanh vận tải thì phải có bộ phận theo dõi an toàn giao thông, nhưng cá nhân có 2-3 xe thì ai kiểm soát, ai quản lý", ông đặt câu hỏi.

Đồng tình với quan điểm trên, ông Phan Thanh Uy, Phó chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam, bày tỏ không tán thành mô hình kinh doanh vận tải như bây giờ, cần phải có quy định ngặt nghèo hơn. "Đơn vị vận tải lớn mới đầu tư đảm bảo an toàn. 1-2 xe, chồng lái vợ phụ thì làm gì có chuyển đổi số, làm sao đầu tư thiết bị an toàn", đại diện hiệp hội nói.

Đại diện nhà xe Hoàng Long, ông Vũ Đức Hoàng nói xe giường nằm giờ không an toàn vì được hoán cải từ xe 45 chỗ. Để tiết kiệm, hầu như chủ xe không chú trọng lắp phanh điện từ (loại phanh phụ), thậm chí hầu như bỏ hết do chi phí đắt tới hàng trăm triệu đồng. Nếu các xe chạy trên 200 km, nhất là đồi núi thì nên lắp hệ thống phanh này.



Đại diện nhà xe Hoàng Long chia sẻ tại cuộc gặp ngày 1/8. Ảnh: Việt An

Một lý do được ông Hoàng đề cập là việc buông lỏng sát hạch tài xế, nhất là người được cấp bằng D và E trở lên. "Chúng tôi từng phát hiện bằng giả của tài xế, do buông lỏng nên nhận thức về luật của một số tài xế gần như bằng không. Không nên đổ thừa cho tài xế mà nên nhìn lại chúng ta đã làm gì để cho tài xế phải như vậy?", ông Hoàng nói và đề xuất cấm chạy xe khách từ 2h30 tới 5h30. Thời điểm này tài xế dễ buồn ngủ do phải sinh hoạt trái với đồng hồ sinh học.

Chia sẻ với ý kiến trên, thiếu tướng Đỗ Thanh Bình cho biết năm 2014 từng gửi thư cho một hãng xe lớn của Hàn Quốc và nhận được phản hồi hãng chưa bao giờ sản xuất xe giường nằm do trọng tâm của xe nằm ở bên trên và phải cải tạo lại toàn bộ hệ thống điện. Các xe này chủ yếu do nhà sản xuất thứ phát thực hiện.

Về việc cấm xe chạy trong khung giờ mà đại diện nhà xe Hoàng Long đề cập, thiếu tướng Bình cho biết đã suy nghĩ nhưng còn nhiều yếu tố cần giải quyết.



Thiếu tướng Đỗ Thanh Bình phát biểu tại cuộc gặp mặt ngày 1/8. Ảnh: Việt An

Tại cuộc gặp hôm nay, ông Nguyễn Công Hùng đề nghị Cục CSGT xem xét có nên để phù hiệu xe hay không bởi xe kinh doanh vận tải hiện tại đã có biển số màu vàng, trong khi tem đăng kiểm cũng là xe kinh doanh. "Phù hiệu hiện nay chỉ để giải quyết việc phân định loại hình vận tải như xe tuyến cố định, hợp đồng hay xe taxi", ông Hùng nói. Trong thực tế không ít xe không có phù hiệu vẫn chạy, không ai quản lý.

Trường hợp vẫn để phù hiệu, ông Hùng đề xuất CSGT các tỉnh thành giữ xe nếu không có phù hiệu, nếu gặp phù hiệu giả thì phải xử lý thật nặng, thậm chí khởi tố tội giả mạo giấy tờ.

Đồng quan điểm, đại diện Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam nói phù hiệu xe không còn phù hợp nữa. "Khi tất cả biển trắng thì cần phù hiệu để phân biệt, giờ có biển vàng thì không cần, nên bỏ khẩn trương", đại diện hiệp hội nói.

Việc xử lý phạt nguội chậm trễ cũng được doanh nghiệp phản ánh. Đại diện taxi GSM cho biết hãng có gần 100.000 xe trên toàn quốc. Hà Nội có khoảng 200 xe dính phạt nguội, tổng các tỉnh thành có thể lên hàng nghìn xe, nhưng việc xử lý đang gặp khó. Khi phát hiện bị phạt nguội, nhiều tài xế sẵn sàng bỏ việc, trong khi đăng kiểm đòi hỏi phải có giấy phép lái xe của tài xế. Không thể liên hệ tài xế, hàng trăm, thậm chí hàng nghìn xe phải dừng hoạt động do không đăng kiểm được.

Đại diện hãng taxi Mai Linh cho biết hãng cũng đang đau đầu xử lý những trường hợp phạt nguội từ hai năm trước. "Đi nộp tiền rất khổ, thậm chí phải về quê để xác minh tài xế", ông Hùng nói.



Ông Nguyễn Công Hùng nói cần xem xét bỏ phù hiệu xe. Ảnh: Việt An

Chia sẻ với doanh nghiệp, Cục trưởng CSGT nói thời gian tới sẽ có thông báo vi phạm giao thông trong hai tiếng, không cần đợi tới khi đi đăng kiểm mới biết. Cục cũng kiến nghị với ngành Tư pháp đơn giản việc xử phạt do quy trình hiện tại rất phức tạp, nhiều biểu mẫu...

**Nguồn: Việt An**

-

<https://vnexpress.net/gan-nua-so-nguoi-chet-vi-tai-nan-giao-thong-lien-quan-xe-tai-va-xe-khach-4921621.html>