

# QUẢNG TRỊ TỔ CHỨC TRAO GIẢI CUỘC THI TRỰC TUYẾN “Tìm hiểu Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ”, thiết thực hưởng ứng Ngày Pháp luật Việt Nam

■ Luật gia: TRƯƠNG QUANG SÁNG

Việc xây dựng, ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025 xuất phát từ yêu cầu thực tiễn khách quan, với mục tiêu quan trọng là bảo đảm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người dân khi tham gia giao thông, xác định cụ thể cơ quan nhà nước chịu trách nhiệm chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, góp phần nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác quản lý nhà nước; đảm bảo sự điều chỉnh sát thực tế về mặt pháp lý; khắc phục những hạn chế, vướng mắc, bất cập của Luật Giao thông đường bộ hiện hành, phù hợp với xu thế phát triển pháp luật của nước ta và thông lệ quốc tế. Với việc thông qua Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, gồm 9 Chương, 89 Điều, Quốc hội khóa XV đã hoàn thành một trong những nhiệm vụ lập pháp quan trọng, nhằm thể chế hóa quan điểm của Đảng theo Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh

đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới theo đó: *Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội; xây dựng, ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ... để cụ thể hóa một bước định hướng trên.* Do vậy, việc tuyên truyền, phổ biến sâu rộng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, nhằm nâng cao nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật trong mọi tầng lớp Nhân dân, đặc biệt là việc nắm bắt, nhận diện đúng bản chất những điểm mới của Luật, đánh giá sự tác động của chúng trong hoạt động xây dựng văn bản quy định, hướng dẫn chi tiết và tổ chức thi hành pháp luật hiệu quả là việc làm vô cùng quan trọng.

Xác định rõ mục đích, ý nghĩa và tầm quan trọng đối với việc tổ chức tuyên truyền, phổ biến, triển khai thi hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, đồng thời nghiêm túc thực hiện Quyết định số 977/QĐ-TTg phê duyệt Đề án “Tăng cường năng lực tiếp cận pháp luật của người dân”; Kế hoạch của Hội đồng phối hợp phổ biến, giáo dục pháp luật tỉnh về việc thực hiện công tác phổ biến, giáo dục pháp luật; hòa giải ở cơ sở; xây dựng cấp xã đạt chuẩn tiếp cận pháp luật năm 2025, Hội đồng phối hợp phổ biến, giáo dục pháp luật tỉnh Quảng Bình (cũ) đã ban hành Kế hoạch tổ chức Cuộc thi trực tuyến “Tìm hiểu Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024” trên địa bàn tỉnh.

Cuộc thi trực tuyến “Tìm hiểu Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024” trên địa bàn tỉnh hướng đến mục đích thực hiện tốt công tác tuyên truyền, phổ biến rộng rãi các quy định của Luật Trật tự, an

toàn giao thông đường bộ năm 2024, đáp ứng nhu cầu tìm hiểu pháp luật của cán bộ và Nhân dân về các quy định của pháp luật liên quan đến bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bảo đảm an toàn về tính mạng, sức khỏe cho người tham gia giao thông, xây dựng xã hội trật tự, kỷ cương, an toàn, góp phần bảo đảm tốt hơn quyền con người, quyền công dân theo quy định của Hiến pháp năm 2013 và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; góp phần nâng cao nhận thức, ý thức tìm hiểu, chấp hành pháp luật của cán bộ và Nhân dân trên địa bàn tỉnh. Cuộc thi là sự phát huy những kết quả đã đạt được, tiếp tục đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác PBGDPL; đa dạng hóa các hình thức PBGDPL. Đặc biệt, tổ chức Cuộc thi và thực hiện việc trao giải thưởng Cuộc thi vào dịp Ngày pháp luật là hoạt động có ý nghĩa hưởng ứng Ngày pháp luật Việt Nam 9/11 năm 2025 nhằm tạo được sức lan tỏa trong công tác tuyên truyền PBGDPL đến với cán bộ và Nhân dân trên địa bàn tỉnh.

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu rộng cùng tác động của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4, đặc biệt là sự phát triển mạnh mẽ của mạng xã hội thì việc đổi mới công tác PBGDPL vô cùng cần thiết, có tính chất quyết định đối với việc nâng

cao nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật của cán bộ và Nhân dân. Trên tinh thần đó, thời gian qua, Hội đồng phối hợp PBGDPL tỉnh đã thực hiện đổi mới công tác PBGDPL, trọng tâm là ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin vào công tác này với việc tổ chức trên 6 cuộc thi tìm hiểu pháp luật trực tuyến thu hút trên 100.000 lượt người tham gia. Cuộc thi trực tuyến “Tìm hiểu Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024” trên địa bàn tỉnh Quảng Bình (cũ) là cuộc thi thứ 6 và là cuộc thi có ý nghĩa hết sức quan trọng vì đây là đạo luật quan trọng, tác động đến mọi tầng lớp Nhân dân, góp phần bảo vệ an ninh quốc gia, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội, đấu tranh phòng, chống tội phạm và các hành vi vi phạm pháp luật trên tuyến giao thông. Cuộc thi được bắt đầu từ 0 giờ ngày 10/5 đến hết ngày 25/06/2025.

Cuộc thi được tổ chức bằng hình thức thi trực tuyến. Thí sinh tham gia dự thi trả lời các câu hỏi trắc nghiệm trực tiếp trên thiết bị điện tử có kết nối mạng Internet bằng việc đăng nhập vào địa chỉ <http://timhieuphapluat.quangbinh.gov.vn>, trả lời Bộ câu hỏi được chọn ngẫu nhiên với nội dung về Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024. Chi tiết về cách thức tham gia dự thi được thực hiện theo quy định của Thể lệ Cuộc thi và hướng dẫn tại Website của Sở Tư pháp tỉnh.

Đối tượng dự thi là công dân nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam từ đủ 14 tuổi trở lên, đang sinh sống, công tác, lao động và học tập trên địa bàn tỉnh Quảng Bình (trừ thành viên Ban Tổ chức, Tổ Thư ký, Tổ Biên soạn câu hỏi Cuộc thi), khuyến khích công dân nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam dưới 14 tuổi đang sinh sống, lao động, học tập trên địa bàn tỉnh Quảng Bình tham gia dự thi.

Mặc dù Cuộc thi diễn ra trong bối cảnh cả nước đang thực hiện xây dựng mô hình chính quyền địa phương 02 cấp, tại địa phương đang triển khai việc sắp xếp, sáp nhập, hợp nhất hai tỉnh nhưng Cuộc thi diễn ra đã thu hút được hơn 11.000 lượt thí sinh tham gia dự thi; trong đó có các đơn vị, địa phương có số lượng thí sinh dự thi cao như: ngành Giáo dục và Đào tạo, thành phố Đồng Hới, huyện Quảng Ninh, huyện Quảng Trạch tỉnh Quảng Bình (cũ)... Cuộc thi đã bước đầu đạt được mục tiêu đề ra là triển khai, tuyên truyền sâu rộng Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 đến cán bộ, đảng viên và Nhân dân trên địa bàn tỉnh và đã khẳng định trong bối cảnh hiện nay việc áp dụng công nghệ thông tin trong PBGDPL đã phát huy hiệu quả, tạo cơ hội để đối tượng tham dự cuộc thi một cách tiện lợi nhất.

*(Xem tiếp trang 12)*

# Kinh nghiệm xây dựng văn hóa giao thông đường bộ của một số quốc gia và giải pháp để áp dụng ở Việt Nam

■ HỒNG LUYẾN

Văn hóa giao thông đường bộ là tổng hòa các giá trị, thái độ, thói quen và chuẩn mực ứng xử văn minh được cộng đồng thừa nhận và tuân thủ khi tham gia giao thông. Nó bao gồm sự tuân thủ luật pháp, tinh thần tôn trọng sinh mạng người khác, thái độ nhường nhịn và kỹ năng lái xe an toàn. Xây dựng văn hoá giao thông chính là quá trình chuyển từ quản lý hành vi sang hình thành nhận thức tự giác, tạo nền tảng bền vững cho việc giảm tai nạn và thiệt hại kinh tế.

Văn hoá giao thông không chỉ phản ánh trình độ phát triển hạ tầng hay năng lực quản lý nhà nước, mà còn là “tấm gương” soi rõ ý thức, kỷ luật và trách nhiệm công dân của mỗi quốc gia. Ở nhiều nước phát triển, việc chấp hành luật lệ giao thông đã trở thành một phần trong nếp sống hàng ngày – một “bản năng xã hội” hình thành từ giáo dục, pháp luật đến các chiến dịch truyền thông liên tục và dài hơi. Ở nước ta, trong bối cảnh quá trình đô thị hoá đang diễn ra nhanh chóng, giao thông không chỉ là vấn đề hạ tầng kỹ thuật mà còn là thước đo mức độ văn minh của một quốc gia. Một hệ thống giao thông hiện đại, an toàn và hiệu quả

không thể vận hành tốt nếu thiếu một nền văn hoá giao thông – nơi con người tuân thủ luật lệ, hành xử có trách nhiệm và tôn trọng lẫn nhau trên đường phố.

Trên thực tế, văn hoá giao thông không hình thành trong ngày một ngày hai. Nó là kết quả của quá trình giáo dục, quản lý, thực thi pháp luật và sự đồng thuận xã hội kéo dài qua nhiều thế hệ. Nhiều quốc gia phát triển đã chứng minh rằng xây dựng văn hoá giao thông không chỉ là nhiệm vụ của ngành giao thông mà là trách nhiệm chung của toàn xã hội. Trong những năm qua, nước ta đang nỗ lực thực hiện các giải pháp để giảm thiểu tai nạn, ùn tắc và nâng cao ý thức người

tham gia giao thông, việc nhìn lại những kinh nghiệm thành công từ các quốc gia đi trước là vô cùng cần thiết để rút ra hướng đi phù hợp cho mình. Bài viết này, xin giới thiệu kinh nghiệm của một số quốc gia tiêu biểu trong xây dựng văn hoá giao thông đường bộ. Qua đó, rút ra những bài học hữu ích để có thể vận dụng phù hợp với điều kiện thực tiễn của nước ta.

Trước hết phải kể đến là Nhật Bản, nơi văn hoá nhường nhịn bắt đầu từ trường học. Nhật Bản nổi tiếng với tính kỷ luật và ý thức cộng đồng cao, được thấm nhuần từ chiến lược “Giáo dục từ gốc”, biến văn hoá giao thông đường bộ thành một phản xạ tự nhiên<sup>[1]</sup>. Thông qua các phương tiện

thông tin đại chúng, khi nhắc đến Nhật Bản, người ta thường nghĩ ngay đến hình ảnh giao thông trật tự, an toàn và gần như không có tiếng còi xe. Quốc gia này nổi tiếng không chỉ với hệ thống hạ tầng giao thông hiện đại mà còn bởi ý thức chấp hành luật lệ giao thông gần như tuyệt đối của người dân.

Một trong những giải pháp được Nhật Bản rất chú trọng đó là giáo dục an toàn giao thông cho trẻ em để xây dựng cho các em ý thức ngay từ nhỏ. Trẻ em được học về biển báo, cách đi bộ an toàn..., các bài học không chỉ dừng ở kiến thức lý thuyết mà còn gắn với thực hành, ví dụ như các buổi “giả lập giao lộ” để trẻ tập sang đường đúng cách, thực hành mô phỏng trên sân tập và đường phố hay những bài học về nhường đường cho người đi bộ. Điều này giúp tạo nền tảng vững chắc hình thành kỹ năng, thái độ ứng xử và ý thức tuân thủ luật lệ ngay từ nhỏ. Bên cạnh giáo dục, Nhật Bản đầu tư mạnh vào hạ tầng đồng bộ, ưu tiên giao thông công cộng, điều tiết thông minh và trật tự cao. Tokyo của Nhật Bản là một trong những thành phố đông dân nhất thế giới nhưng ít khi xảy ra tình trạng tắc đường<sup>[2]</sup>. Ngoài ra, một yếu tố văn hoá sâu sắc giúp giao thông Nhật Bản trật tự là tư tưởng “không gây phiền toái cho người xung quanh”. Người dân luôn ý thức rằng việc mình vượt

đèn đỏ, dừng xe sai chỗ hay bấm còi liên tục không chỉ vi phạm luật mà còn là hành vi “mất mặt”. Chính tâm lý xã hội này đã tạo nên một môi trường giao thông tự giác và đồng thuận cao.

Quốc gia thứ hai có thể nói đến là Đức. Nếu Nhật Bản xây dựng văn hoá giao thông từ giáo dục và sự tự giác, thì Đức lại nổi tiếng với hệ thống pháp luật nghiêm minh và tinh thần “kỷ luật thép” – đúng như tính cách nổi tiếng của người Đức. Đức có bộ quy tắc giao thông (Straßenverkehrsordnung – StVO) được cập nhật thường xuyên và phổ biến rộng rãi. Mọi hành vi vi phạm đều được quy định mức phạt cụ thể và không có vùng “xám” trong xử lý. Đặc biệt, các cơ quan chức năng Đức không chỉ tập trung vào việc xử phạt mà còn chú trọng giám sát bằng hệ thống camera dày đặc và công nghệ kiểm soát tốc độ hiện đại<sup>[3]</sup>. Chính nhờ Đức có luật lệ giao thông rõ ràng và người tham gia giao thông luôn tôn trọng luật lệ nên khi không may xảy ra tai nạn giao thông thì người ta đối xử với nhau lịch sự, tôn trọng lẫn nhau, không gây gổ, cãi nhau, gọi cảnh sát tới lập biên bản, bên nào có lỗi thì bảo hiểm bên đó phải bồi thường, nên việc lái xe ở Đức rất thoải mái, không bị căng thẳng<sup>[4]</sup>. Bên cạnh đó, ở Đức, việc chấp hành luật giao thông không đơn thuần là trách nhiệm cá nhân mà còn là nghĩa vụ với cộng đồng.

Người Đức coi việc tuân thủ luật không chỉ là nghĩa vụ pháp lý mà còn là bổn phận công dân. Người dân không bao giờ vượt đèn đỏ – kể cả khi đường hoàn toàn vắng. Hành vi vượt đèn đỏ bị coi là thiếu tôn trọng pháp luật và có thể bị phạt ngay cả khi không gây ra tai nạn. Ngoài ra, Hệ thống đường bộ của Đức được thiết kế theo tiêu chuẩn an toàn cao, với biển báo rõ ràng, làn đường hợp lý, giải pháp kỹ thuật giảm rủi ro. Cùng với đó, công nghệ giám sát giao thông hoạt động hiệu quả, bảo đảm luật lệ được thực thi nghiêm túc.

Nhìn chung, cả Nhật Bản và Đức đều cho thấy văn hoá giao thông không thể hình thành chỉ bằng những khẩu hiệu hay chiến dịch ngắn hạn. Nó là kết quả của một quá trình bền bỉ kết hợp giữa giáo dục, pháp luật nghiêm minh và nền tảng văn hóa xã hội.

Một quốc gia cũng khá điển hình về xây dựng văn hoá giao thông là Thụy Điển. Thụy Điển được thế giới nhắc đến như một trong những quốc gia có hệ thống giao thông an toàn nhất hành tinh. Với tỷ lệ tử vong do tai nạn chỉ khoảng 2 người/100.000 dân (2023)<sup>[5]</sup>, nước này là hình mẫu điển hình cho triết lý “Vision Zero” – tầm nhìn không có người chết hoặc bị thương nặng do tai nạn giao thông. Triết lý này được áp dụng từ cuối thập niên 1990 và trở thành

nền tảng xây dựng văn hoá giao thông của quốc gia Bắc Âu này. Ở Thụy Điển, chính sách lấy con người làm trung tâm. Theo đó, thay vì đặt trách nhiệm hoàn toàn lên vai người tham gia giao thông, Thụy Điển coi đây là trách nhiệm chung của toàn hệ thống – từ nhà nước, doanh nghiệp, cơ quan quản lý đến người dân. Chính phủ đầu tư mạnh mẽ vào hạ tầng như dải phân cách mềm, làn đường riêng cho xe đạp, đường ưu tiên cho người đi bộ, cùng hệ thống biển báo trực quan. Các quy định pháp luật ở Thụy Điển không chỉ nghiêm mà còn linh hoạt. Bên cạnh đó, văn hoá giao thông từ cộng đồng rất được chú trọng. Người dân Thụy Điển có ý thức sâu sắc về an toàn. Họ luôn thắt dây an toàn, đội mũ bảo hiểm, không lái xe sau khi uống rượu. Các chiến dịch truyền thông liên tục nhấn mạnh rằng mọi tai nạn đều có thể phòng tránh – một thông điệp dần trở thành niềm tin xã hội. Chính quyền địa phương luôn phối hợp với trường học, tổ chức xã hội để tổ chức “Ngày không xe”, các chương trình giáo dục lái xe an toàn, tạo thói quen đi bộ và đi xe đạp từ nhỏ. Điều này giúp xây dựng một văn hoá giao thông thân thiện, nhân văn và bền vững. [6]. Đây là sự kết hợp hài hòa giữa luật pháp, giáo dục và văn hoá cộng đồng – một mô hình bền vững có thể tham khảo cho Việt Nam.

Ngoài ra, Singapore cũng

là ví dụ tiêu biểu về một quốc gia châu Á đã kết hợp thành công giữa quản lý nhà nước nghiêm minh, ứng dụng công nghệ hiện đại và nâng cao ý thức công dân để tạo nên một nền văn hóa giao thông kiểu mẫu. Chính phủ Singapore duy trì hệ thống xử phạt nghiêm khắc với mọi hành vi vi phạm. Điều này tạo ra sức răn đe mạnh, giúp tỷ lệ vi phạm giao thông ở nước này luôn thuộc hàng thấp nhất khu vực Đông Nam Á. Có thể nói, Singapore là quốc gia đi đầu châu Á trong việc ứng dụng công nghệ vào quản lý giao thông. Hệ thống camera giám sát tự động được triển khai rộng khắp, kết nối trực tiếp với cơ sở dữ liệu của cảnh sát giao thông. Bên cạnh đó, hệ thống thu phí điện tử ERP giúp điều tiết mật độ xe cộ, giảm ùn tắc và hạn chế xe cá nhân vào trung tâm thành phố<sup>[7]</sup>. Bên cạnh đó, một điểm đáng học hỏi là tinh thần tự giác rất cao của người dân Singapore. Họ tuân thủ luật không chỉ vì sợ bị phạt mà vì xem đó là “chuẩn mực xã hội”. Các chiến dịch truyền thông của chính phủ cũng hướng tới việc xây dựng văn hóa “người tốt – lái xe văn minh” thay vì chỉ tập trung vào hình phạt.

Qua kinh nghiệm của các quốc gia nói trên, có thể rút ra nhiều bài học quan trọng cho Việt Nam – quốc gia đang trong quá trình hiện đại hóa giao thông, nhưng vẫn còn đối mặt với nhiều thách thức

như **ý thức người tham gia giao thông chưa cao, hạ tầng còn bất cập, hay tai nạn giao thông vẫn ở mức đáng lo ngại.**

*Thứ nhất, hoàn thiện hệ thống pháp luật công khai, minh bạch và thực thi pháp luật triệt để.* Một điểm chung nổi bật ở các quốc gia nói trên là **luật giao thông luôn nghiêm minh, đồng bộ và được thực thi triệt để.** Ở nước ta, chế tài xử lý các hành vi vi phạm trong lĩnh vực trật tự an toàn giao thông dường bộ như vi phạm nồng độ cồn khi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông... hiện nay đã nâng lên mức tương đối cao nhưng việc thực thi và chấp hành pháp luật của người dân vẫn chưa thực sự triệt để. Vì vậy, cần tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật, đảm bảo tính công khai – minh bạch trong thực thi để người dân thực sự tự giác tuân thủ các quy định của pháp luật.

Thứ hai, giáo dục văn hoá giao thông từ sớm – xây dựng nền tảng nhận thức. Kinh nghiệm từ Nhật Bản, Thụy Điển cho thấy: *giáo dục an toàn giao thông cần bắt đầu từ nhà trường và gia đình.* Học sinh cần được học về kiến thức an toàn giao thông, kỹ năng cơ bản và văn hoá khi tham gia giao thông từ cấp học mầm non như học về cách sang đường, tín hiệu giao thông, thậm chí thực hành

mô phỏng tai nạn giao thông để hình thành nhận thức từ nhỏ. Ở nước ta, nội dung giáo dục giao thông đã được đưa vào trường học, nhưng còn hạn chế, thiếu tính thực tế và chưa gắn với trải nghiệm. Do đó, cần đưa giáo dục những kiến thức và kỹ năng cơ bản về an toàn giao thông từ cấp học mầm non và đưa giáo dục về an toàn giao thông thành môn học chính khóa từ tiểu học để xây dựng văn hoá giao thông từ nhỏ; tăng hoạt động trải nghiệm thực tế, mô phỏng tình huống, đồng thời gắn giáo dục giao thông với giáo dục đạo đức công dân.

Thứ ba, đẩy mạnh truyền thông – thay đổi hành vi xã hội. Một trong những yếu tố quan trọng để thay đổi về văn hóa giao thông chính là chiến dịch truyền thông. Chiến dịch cần hướng tới “truyền cảm hứng” thay vì “răn đe”, khuyến khích hình ảnh người tham gia giao thông văn minh là “chuẩn mực hiện đại”. Chiến dịch truyền thông cần có những thông điệp rõ ràng, sáng tạo, liên tục, gần gũi, chạm tới cảm xúc người dân và có thể kết hợp với người nổi tiếng, KOLs (người có tầm ảnh hưởng), mạng xã hội để tạo ra làn sóng thay đổi hành vi. Đổi mới nội dung truyền thông theo hướng “truyền cảm hứng hơn là dọa nạt”, xây dựng hình ảnh người tham gia giao thông văn minh là một “chuẩn mực sống hiện đại”. Các thông điệp

truyền thông như: “Không tai nạn giao thông (“Zero traffic Accident”), “Mỗi người một hành động nhỏ, giao thông an toàn cho tất cả”... được xây dựng để truyền thông qua các nền tảng số, biển quảng cáo, khiến nó trở thành một phần của đời sống xã hội.

*Thứ tư, hạ tầng và công nghệ – yếu tố không thể thiếu.* Những quốc gia có nền văn hóa giao thông phát triển đều có **hạ tầng hiện đại, an toàn và thân thiện với con người.** Ở nước ta, nhiều vụ tai nạn giao thông xảy ra không chỉ vì ý thức mà còn do hạ tầng chưa phù hợp như: thiếu làn đường dành cho xe đạp, vạch qua đường mờ, hệ thống biển báo, làn đường giảm tốc độ một số điểm bố trí chưa phù hợp... Do đó, cần quy hoạch không gian giao thông hài hòa cho mọi đối tượng: người đi bộ, xe đạp, xe máy, ô tô, phương tiện công cộng; ứng dụng công nghệ camera, AI, dữ liệu lớn để quản lý, giám sát và điều hành giao thông hiệu quả.

Văn hóa giao thông không chỉ là chuyện đi đúng làn, dừng đúng đèn, mà là **thước đo mức độ văn minh của một xã hội.** Nó phản ánh trình độ phát triển, kỷ cương pháp luật và cả ý thức cộng đồng. Muốn xây dựng được văn hóa giao thông, không thể chỉ trông chờ vào cảnh sát hay biển báo, mà cần sự chung tay của **chính quyền –**

**nhà trường – truyền thông – doanh nghiệp – người dân.** Việt Nam đang bước vào giai đoạn phát triển mới, với hạ tầng ngày càng hiện đại và số lượng phương tiện gia tăng nhanh chóng. Đây vừa là cơ hội, vừa là thách thức lớn. Nếu biết học hỏi từ thế giới, kiên trì cải cách luật pháp, đổi mới giáo dục và truyền thông, đồng thời đầu tư vào hạ tầng thông minh, chúng ta hoàn toàn có thể xây dựng một nền văn hóa giao thông **an toàn, văn minh và đáng tự hào** – nơi mỗi con đường không chỉ là tuyến giao thông, mà còn là không gian sống an toàn cho mọi người.□

-----  
*Tài liệu tham khảo*

[1] Võ Thị Hà, Nhật phát triển thần kỳ nhờ cải cách giáo dục ra sao. Cổng Thông tin Nhật Bản.

[2] Đào Thanh Hải, Kinh nghiệm một số nước trên thế giới trong việc xây dựng văn hóa pháp luật trong giao thông đường bộ và hàm ý cho Việt Nam. Tạp chí công thương, 22/8/2018.

[3] Giao thông Liên bang Đức, Báo cáo An toàn Giao thông Hàng năm 2023.

[4] Theo Văn Long, Văn hoá giao thông Đức. Vietnamnet.vn ngày 04/4/2015.

[5] Cơ quan Giao thông Thụy Điển. Thống kê An toàn Giao thông 2023.

[6] Minh Vũ, Vì sao Giao thông Thụy Điển an toàn nhất thế giới. Vnexpress.net.

[7] Thương Nguyệt, Phát triển giao thông công cộng ở Singapore – Mô hình hiệu quả và sáng tạo. Hà Nội mới.

# Vai trò của văn hóa giao thông trong bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ

## THỰC TIỄN TỪ TỈNH QUẢNG TRỊ

■ TRẦN HỮU THÂN

Ban Tuyên giáo và Dân vận Tỉnh ủy Quảng Trị

Văn hóa giao thông là một trong những biểu hiện sinh động nhất của văn hóa xã hội, phản ánh rõ nét trình độ phát triển, ý thức công dân và mức độ văn minh của mỗi quốc gia, mỗi địa phương. Trong đời sống hiện đại, giao thông không chỉ đơn thuần là việc đi lại, vận chuyển người và hàng hóa, mà còn là không gian thể hiện cách ứng xử, nếp sống, tinh thần trách nhiệm và tình người trong cộng đồng. Xây dựng văn hóa giao thông vì thế không chỉ là nhiệm vụ của các cơ quan chức năng, lực lượng quản lý nhà nước mà là trách nhiệm của toàn xã hội, của mỗi người dân khi tham gia giao thông.

Ở Việt Nam nói chung và tỉnh Quảng Trị nói riêng, việc phát huy văn hóa giao thông có ý nghĩa đặc biệt quan trọng. Đó không chỉ là giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn

giao thông, giảm thiểu tai nạn, mà còn là thước đo của đời sống văn minh, là yếu tố nền tảng góp phần xây dựng môi trường giao thông an toàn, nhân văn, thân thiện và đáng sống. Một xã hội có văn hóa giao thông cao là xã hội trong đó mỗi người tự giác tuân thủ pháp luật, cư xử văn minh, biết tôn trọng và chia sẻ với người khác trên từng cung đường.

**Chuyển biến tích cực từ sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị**

Những năm qua, tỉnh Quảng Trị đã triển khai đồng bộ nhiều giải pháp nhằm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên địa bàn. Dưới sự lãnh đạo sát sao của Tỉnh ủy, sự điều hành quyết liệt của Ủy ban nhân dân tỉnh, cùng với sự phối hợp chặt chẽ của Ban An toàn giao thông tỉnh và các sở, ban, ngành, đoàn thể, công tác

bảo đảm an toàn giao thông đạt nhiều kết quả tích cực. Tai nạn giao thông được kiểm chế, số vụ, số người chết và bị thương đều giảm qua từng năm; ý thức chấp hành pháp luật của người dân được nâng lên rõ rệt.

Tại nhiều địa phương trong tỉnh, phong trào xây dựng văn hóa giao thông đã thực sự lan tỏa sâu rộng, trở thành nét đẹp trong đời sống xã hội. Các khẩu hiệu quen thuộc như “An toàn giao thông là hạnh phúc của mọi nhà”, “Đã uống rượu bia - không lái xe”, “Đội mũ bảo hiểm - bảo vệ chính mình”, “Nhanh một phút, chậm cả đời” không chỉ dừng ở mức tuyên truyền mà đã đi vào hành động cụ thể của người dân. Trên nhiều tuyến phố trung tâm như đường Hùng Vương, Lê Duẩn (phường Đông Hà); đường Lý Thường Kiệt, Trần Hưng Đạo

(phường Đồng Hới) hay các trục quốc lộ 1A, quốc lộ 9,... người dân dừng xe đúng vạch, chấp hành tín hiệu đèn giao thông, biết nhường nhịn, giúp đỡ nhau khi có sự cố... những hành động tưởng nhỏ nhưng phản ánh sự thay đổi lớn trong nhận thức và nếp sống.

Đạt được kết quả ấy là nhờ sự chỉ đạo quyết liệt, đồng bộ từ các cấp ủy đảng, chính quyền đến các tổ chức đoàn thể và lực lượng chức năng. Ban An toàn giao thông tỉnh Quảng Trị đã chủ động tham mưu, triển khai nhiều kế hoạch, chương trình hành động cụ thể. Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự, an toàn giao thông được duy trì thường xuyên, sáng tạo trong cách làm. Các hình thức truyền thông đa dạng như hội thi, sân khấu hóa, diễn đàn, tọa đàm, phát thanh, truyền hình, mạng xã hội, pano, băng rôn, áp phích... được tổ chức phù hợp với từng nhóm đối tượng.

Đặc biệt, trong các "Tháng An toàn giao thông", các chiến dịch cao điểm trước và sau Tết Nguyên đán, lễ hội, lực lượng công an, cảnh sát giao thông tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm. Cùng với đó, nhiều mô hình hay, cách làm sáng tạo được phát động và nhân rộng như "Cổng trường an toàn giao thông", "Tuyển đường thanh niên tự quản", "Phụ nữ lên tiếng vì an toàn giao thông", "Đoạn đường cựu chiến binh gương mẫu", "Tổ tự quản an toàn giao thông khu dân cư". Mỗi mô hình là một thông điệp hành động,

góp phần tạo dựng nếp sống giao thông văn minh ngay từ cộng đồng dân cư, từ mỗi con đường, ngõ phố.

### **Giáo dục văn hóa giao thông - bồi đắp nền tảng từ thế hệ trẻ**

Nhận thức được tầm quan trọng của việc giáo dục sớm, ngành Giáo dục và Đào tạo tỉnh Quảng Trị đã tích cực lồng ghép nội dung giáo dục an toàn giao thông vào chương trình học. Nhiều hoạt động ý nghĩa được tổ chức như "Giờ học an toàn giao thông", hội thi "Tìm hiểu Luật giao thông đường bộ", sân khấu hóa kịch tuyên truyền, thi vẽ tranh, thi kiến thức an toàn giao thông... giúp học sinh dễ hiểu, dễ nhớ và hình thành thói quen tốt. Mô hình "Cổng trường an toàn giao thông" được nhân rộng khắp các phường, xã, trở thành "điểm sáng" trong công tác bảo đảm trật tự trước cổng trường.

Qua những hoạt động ấy, học sinh không chỉ tiếp thu kiến thức mà còn được rèn luyện kỹ năng, thái độ, hành vi ứng xử văn hóa khi tham gia giao thông. Từ việc đội mũ bảo hiểm khi đi xe đạp điện, dừng xe đúng vạch, đi đúng phần đường, cho đến việc biết nhường đường cho người đi bộ - những hành động giản dị ấy chính là nền móng của văn hóa giao thông bền vững. Giáo dục văn hóa giao thông cho thế hệ trẻ vì thế không chỉ mang ý nghĩa trước mắt mà còn là chiến lược lâu dài, góp phần hình thành thế hệ công dân có ý thức, trách nhiệm và nhân ái.

### **Truyền thông - cầu nối lan tỏa nhận thức cộng đồng**

Báo chí, truyền thông địa phương giữ vai trò đặc biệt trong việc nâng cao nhận thức và hình thành dư luận xã hội tích cực về văn hóa giao thông. Báo và Đài Phát thanh - Truyền hình Quảng Trị và các cơ quan thông tấn, báo chí Trung ương thường trú tại địa phương đã mở nhiều chuyên trang, chuyên mục như "Toàn dân với an toàn giao thông", "Thanh niên với văn hóa giao thông", "An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai". Các phóng sự phản ánh, gương người tốt - việc tốt, bài viết phê phán hành vi vi phạm... không chỉ cung cấp thông tin mà còn có tác dụng định hướng, nhắc nhở, giáo dục cộng đồng.

Nhiều cơ quan báo chí đã đổi mới hình thức thể hiện, tăng cường truyền thông đa nền tảng, sử dụng mạng xã hội để lan tỏa nhanh chóng các thông điệp tích cực. Những hình ảnh người dân giúp nhau đẩy xe, nhường đường cho xe cấp cứu, cảnh sát giao thông hỗ trợ người bị nạn, học sinh dắt cụ già qua đường... đã chạm đến trái tim người xem, góp phần nuôi dưỡng tinh thần nhân ái, ý thức tôn trọng và sẻ chia - những giá trị cốt lõi của văn hóa giao thông.

### **Khó khăn, thách thức và yêu cầu đặt ra**

Bên cạnh những kết quả đáng ghi nhận, việc xây dựng văn hóa giao thông ở Quảng Trị vẫn đối mặt với nhiều khó khăn, thách thức. Ở một số vùng nông thôn, miền núi,

ý thức chấp hành pháp luật của người dân còn hạn chế; vẫn còn tình trạng không đội mũ bảo hiểm, phóng nhanh, vượt ẩu, uống rượu bia khi lái xe. Nhiều vụ tai nạn thương tâm xảy ra chỉ vì sự chủ quan, cầu thả, thiếu kiểm chế của người tham gia giao thông. Năm 2024, toàn tỉnh ghi nhận 208 vụ tai nạn giao thông, làm 108 người chết và 154 người bị thương - những con số tuy có giảm so với các năm trước nhưng vẫn là nỗi đau nhức nhối, là lời cảnh tỉnh sâu sắc.

Cơ sở hạ tầng giao thông ở nhiều khu vực còn bất cập, đường hẹp, thiếu biển báo, thiếu đèn chiếu sáng; tình trạng xe quá khổ, quá tải, phương tiện cũ kỹ lưu thông trên các tuyến đường cũng tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn cao. Đáng chú ý, một bộ phận thanh thiếu niên còn có xu hướng đua xe, "khoe tốc độ", quay clip vi phạm luật giao thông để đăng tải trên mạng xã hội, gây bức xúc trong dư luận. Những hành vi này không chỉ vi phạm pháp luật mà còn đi ngược lại với nếp sống văn hóa, văn minh trong giao thông.

### **Xây dựng văn hóa giao thông - trách nhiệm và hành động của mỗi người dân**

Xây dựng văn hóa giao thông không chỉ là nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước, mà là trách nhiệm của toàn xã hội, của mỗi người dân. Văn hóa giao thông không đơn thuần là việc tuân thủ quy định, mà còn là thước đo của nhân cách, là biểu hiện cụ thể của văn minh, trách nhiệm

và tình yêu thương giữa con người với con người trong cuộc sống thường ngày. Quảng Trị - vùng đất anh hùng, hiền hòa và nghĩa tình, việc bồi đắp văn hóa giao thông càng có ý nghĩa sâu sắc, góp phần xây dựng hình ảnh quê hương an toàn, văn minh, hiện đại.

Để văn hóa giao thông thực sự trở thành nếp sống trong cộng đồng, Quảng Trị cần tiếp tục triển khai đồng bộ các giải pháp căn cơ, gắn với thực tiễn đời sống Nhân dân. Trước hết, công tác tuyên truyền, giáo dục phải được coi là nhiệm vụ trọng tâm. Tuyên truyền cần đổi mới về hình thức, nội dung, hướng đến sự sinh động, gần gũi, dễ hiểu, dễ nhớ, dễ thực hiện. Cần phát huy vai trò của Mặt trận Tổ quốc, các đoàn thể, cơ quan báo chí, trường học trong việc lan tỏa các giá trị văn hóa giao thông, biến việc chấp hành luật lệ giao thông thành hành vi tự giác, thành thói quen văn minh hàng ngày. Các phong trào như "Toàn dân xây dựng văn hóa giao thông", "Khu dân cư văn hóa giao thông", "Thanh niên với văn hóa giao thông", "Phụ nữ lên tiếng vì an toàn giao thông"... cần được duy trì, nhân rộng, để mỗi cơ quan, đơn vị, khu dân cư trở thành điểm sáng lan tỏa tinh thần văn minh, an toàn.

Cùng với tuyên truyền, Quảng Trị cần tiếp tục quan tâm đầu tư đồng bộ hạ tầng giao thông - yếu tố nền tảng của an toàn và văn hóa. Việc nâng cấp, mở rộng đường sá, cải tạo các nút giao thông nguy hiểm, lắp đặt hệ thống

đèn tín hiệu, biển báo, camera giám sát... là yêu cầu cấp thiết, nhất là tại các khu dân cư, trường học, chợ, nơi có lưu lượng phương tiện lớn. Một tuyến đường sạch, sáng, an toàn không chỉ mang lại lợi ích về kinh tế - xã hội, mà còn là hình ảnh sinh động của một địa phương văn minh.

Bên cạnh đó, cần tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông - đặc biệt là các lỗi nghiêm trọng như uống rượu bia khi lái xe, phóng nhanh vượt ẩu, chạy quá tốc độ, không đội mũ bảo hiểm, chở quá tải. Việc xử lý phải đi đôi với tuyên truyền, giáo dục, giúp người vi phạm nhận thức rõ hậu quả và tự giác thay đổi hành vi. Một xã hội văn minh chỉ có thể hình thành khi pháp luật được thực thi nghiêm minh và người dân tuân thủ luật lệ bằng ý thức, trách nhiệm chứ không phải vì sợ chế tài.

Một yếu tố quan trọng khác là nêu gương. Khi cán bộ, đảng viên, giáo viên, đoàn viên gương mẫu trong ứng xử giao thông - không uống rượu bia khi lái xe, đi đúng làn đường, dừng xe đúng tín hiệu - họ đang truyền đi thông điệp của sự chuẩn mực, góp phần định hướng hành vi trong cộng đồng. Khi cha mẹ chấp hành nghiêm luật giao thông, con trẻ sẽ học được ý thức, hình thành lối sống văn minh ngay từ nhỏ. Văn hóa giao thông, vì vậy, phải được hình thành từ gia đình, được nuôi dưỡng trong nhà trường

và lan tỏa ra xã hội. Đó không chỉ là giáo dục luật lệ, mà còn là giáo dục con người - con người biết tôn trọng, chia sẻ, nhường nhịn nhau trên mỗi tuyến đường.

Văn hóa giao thông là biểu hiện của đạo đức và văn minh, thể hiện qua những hành động giản dị mà giàu ý nghĩa: dừng xe nhường đường cho người đi bộ, mỉm cười xin lỗi khi va quệt nhẹ, hay đội mũ bảo hiểm cho con nhỏ trước

khi ra đường. Khi những hành động ấy trở thành thói quen, xã hội sẽ hình thành một môi trường giao thông an toàn, nhân văn.

Một Quảng Trị an toàn trong giao thông chính là một Quảng Trị văn minh, thân thiện, đáng sống. Mỗi người dân hãy trở thành một “tuyên truyền viên” của văn hóa giao thông - bằng những hành động nhỏ nhưng ý nghĩa lớn: tuân thủ luật lệ, lái xe có trách

nhiệm, ứng xử có văn hóa. Khi văn hóa giao thông được nuôi dưỡng trong mỗi người dân, lan tỏa trong từng khu dân cư, con phố, thôn xóm, Quảng Trị sẽ không chỉ là vùng đất anh hùng trong lịch sử, mà còn là biểu tượng của con người hiện đại, sống nhân văn, ứng xử có trách nhiệm, cùng nhau kiến tạo một quê hương bình yên, an toàn và hạnh phúc trên mọi nẻo đường. □

## Quảng Trị...

*(Tiếp theo trang 4)*

Để đạt được mục tiêu này thì với vai trò là cơ quan thường trực của Ban Tổ chức Cuộc thi, Sở Tư pháp đã thành lập Tổ biên soạn Câu hỏi - đáp án Cuộc thi và chỉ đạo Tổ trên cơ sở nội dung của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 để lựa chọn xây dựng nội dung Bộ đề thi gồm những quy định thiết thực sát với người dân. Nội dung Bộ đề thi sau khi được Ban Tổ chức kiểm duyệt đưa lên Phần mềm thi gồm 21 câu; trong đó 20 câu trắc nghiệm kiến thức về nội dung Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và 01 câu dự đoán số người trả lời đúng. Nội dung 20 câu kiến thức gồm những nội dung sát thực với người dân xoay quanh một số vấn đề như: trách nhiệm, quyền của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; chấp hành báo hiệu đường bộ; chấp hành quy định về tốc độ và khoảng cách giữa các xe; sử dụng làn đường; vượt xe và nhường đường cho xe xin vượt; nhường đường tại nơi đường giao nhau; giấy phép lái xe; thời gian lái xe.... Nội dung câu hỏi được thiết kế ngắn gọn để đối tượng dự thi có thể dễ dàng tra cứu.

Bên cạnh việc lựa chọn nội dung xây dựng bộ đề thi ngắn gọn, sát với người dân, xây dựng phần mềm tiện ích, khoa học tạo sự hứng thú, tìm tòi của đối tượng dự thi thì Sở Tư pháp phối hợp với Báo và Phát thanh - Truyền hình

tỉnh và các cơ quan đơn vị, địa phương đã tập trung làm tốt công tác tuyên truyền, hưởng ứng Cuộc thi để Cuộc thi có sức lan tỏa sâu rộng thu hút đông đảo các đối tượng tham gia, qua đó giúp Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 sớm được đi vào cuộc sống một cách có hiệu quả.

Kết thúc cuộc thi, theo Thể lệ Cuộc thi thì Ban Tổ chức Cuộc thi sẽ trao 25 giải thưởng dành cho các cá nhân đạt giải tham gia dự thi, cụ thể: 01 giải Nhất, 02 giải Nhì, 02 giải Ba và 20 giải Khuyến khích. Giá trị các giải thưởng như sau: giải Nhất gồm: Giấy chứng nhận và tiền thưởng 3.000.000đ/giải; giải Nhì gồm: Giấy chứng nhận và tiền thưởng 2000.000đ/giải; giải Ba gồm: Giấy chứng nhận và tiền thưởng 1.500.000đ/giải; giải Khuyến khích gồm: Giấy chứng nhận và tiền thưởng 500.000đ/giải.

Việc trao giải cuộc thi Ban Tổ chức dự kiến sẽ trao thưởng trong buổi Lễ phát động hưởng ứng Ngày pháp luật Việt Nam 9/11 năm 2025 của tỉnh Quảng Trị. Đây là dịp nhằm tôn vinh Hiến pháp và pháp luật, đồng thời nhằm cổ vũ, động viên khuyến khích các cơ quan, tổ chức và cá nhân tôn trọng, nghiêm chỉnh chấp hành Hiến pháp và pháp luật, nâng cao ý thức bảo vệ pháp luật; góp phần tạo chuyển biến mới về chất lượng trong công tác phổ biến, giáo dục pháp luật, nâng cao hiệu quả thực thi pháp luật nói chung và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 nói riêng trên địa bàn tỉnh. □

# MỘT SỐ GIẢI PHÁP

## để tiếp tục kiểm chế và giảm thiểu tai nạn giao thông trên địa bàn tỉnh Quảng Trị

■ Thượng tá HOÀNG VĂN TRUNG  
Trưởng Phòng CSGT- Công an tỉnh Quảng Trị

Trong những năm gần đây, tình hình trật tự an toàn giao thông (TTATGT) trên địa bàn tỉnh Quảng Trị được giữ vững ổn định và có nhiều chuyển biến tích cực. Tai nạn giao thông (TNGT) nhiều năm liền được kiểm chế và kéo giảm trên cả 3 tiêu chí số vụ, số người chết và số người bị thương. Tuy nhiên, đánh giá chung TNGT giảm chưa bền vững, vẫn còn xảy ra một số vụ TNGT gây hậu quả rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng làm chết, bị thương nhiều người, nhất là trên các tuyến quốc lộ trọng điểm như Quốc lộ 1A, Quốc lộ 12A, Quốc lộ 9 và đường Hồ Chí Minh. Nguyên nhân chủ yếu là do ý thức chấp hành pháp luật giao thông của một bộ phận người dân còn hạn chế, lưu lượng, số lượng phương tiện gia tăng nhanh nhưng hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, chưa đáp ứng nhu cầu thực tiễn.

Để nâng cao hiệu quả công tác phòng ngừa, tiếp tục kiểm chế, giảm thiểu TNGT trên địa bàn tỉnh, cần tập trung thực hiện tốt một số giải pháp cụ thể như sau:

**Thứ nhất, tăng cường và đổi mới công tác tuyên truyền phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT.** Theo đó, cần tiếp tục tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về an toàn giao thông (ATGT) đến mọi tầng lớp Nhân dân, đặc biệt là học sinh, sinh viên, thanh niên và người dân ở vùng sâu, vùng xa. Thực hiện đổi mới về nội dung, đa dạng hóa hình thức tuyên truyền để giúp cho các em học sinh dễ nhớ, dễ hiểu, dễ áp dụng; trang bị cho học sinh các kỹ năng tham gia giao thông an toàn. Tăng cường tuyên truyền trực quan trên các nền tảng mạng xã hội (facebook, zalo, instagram...) để nâng cao hiệu quả tương tác, mở rộng đối tượng và đáp ứng tính thời sự, kịp thời. Đưa nội dung ATGT vào chương trình giảng dạy, hoạt động ngoại khóa cho học sinh, sinh viên; duy trì, nhân rộng và nâng cao hiệu quả mô hình “Cổng trường an toàn”. Đồng thời, phát huy vai trò của các tổ chức đoàn thể (Đoàn Thanh niên, Hội Phụ nữ, Hội Nông

dân, ...) trong tuyên truyền, vận động người dân, con em chấp hành nghiêm pháp luật về TTATGT; đặc biệt là vai trò của Hội Cha mẹ học sinh trong việc quản lý, giáo dục, phòng ngừa vi phạm của lứa tuổi học sinh.

**Thứ hai, tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm.** Theo đó, cần tăng cường lực lượng tuần tra, kiểm soát, đặc biệt vào các giờ cao điểm, tuyến đường trọng điểm như QL1A, QL12A, QL9, đường Hồ Chí Minh, các tuyến tỉnh lộ và khu vực đô thị. Tập trung xử lý vi phạm các nhóm chuyên đề là nguyên nhân chính gây ra TNGT như: Người điều khiển xe mà trong cơ thể có chất ma túy, nồng độ cồn; vi phạm tốc độ; đi không đúng phần đường, làn đường; tránh, vượt, dừng, đỗ sai quy định; xe “cơi nới” thành thùng, chở hàng quá tải, quá khổ... Vào các dịp lễ, tết, duy trì thực hiện các kế hoạch cao điểm, chuyên đề nhằm chủ động kiểm soát tốt tình hình TTATGT trên địa bàn toàn tỉnh.

Bên cạnh đó, bố trí lực lượng CSGT về tận địa bàn xã,

phường trực tiếp phối hợp Công an cấp xã tổ chức tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm tại các tuyến thuộc phân công quản lý của Công an cấp xã để tận dụng lực lượng tại cơ sở và góp phần nâng cao hiệu quả phòng ngừa TNGT, xử lý vi phạm, không để lỏng các tuyến giao thông liên xã, các tuyến đô thị. Đồng thời, duy trì thực hiện các Tổ công tác đặc biệt (phối hợp CSGT với Cảnh sát khác và Công an cấp xã), nhất là thực hiện xử lý chuyên đề vi phạm ma túy, nồng độ cồn vào ban đêm; tăng cường sử dụng lực lượng hoá trang ghi hình người vi phạm từ các nhà hàng, quán nhậu sử dụng rượu bia điều khiển phương tiện để phối hợp lực lượng công khai xử lý nghiêm.

Ngoài ra, cần triển khai nghiêm túc việc xác minh, thông báo vi phạm, cụ thể:

- Tổ chức xác minh các trường hợp vi phạm nồng độ cồn để xác định người vi phạm, nếu là cán bộ, công chức, viên chức, chiến sỹ lực lượng vũ trang phải kịp thời gửi thông báo về cơ quan, đơn vị để xử lý nghiêm theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Chỉ thị số 35/2024/CT-TTg ngày 17/9/2024 về xử lý cán bộ, công chức, viên chức và chiến sỹ trong lực lượng vũ trang vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; không hợp tác với lực lượng chức năng trong xử lý vi phạm.

- Tổ chức xác minh các trường hợp học sinh vi phạm

TTATGT, phụ huynh học sinh vi phạm giao thông hoặc để phương tiện cho học sinh vi phạm và gửi thông báo về cơ sở giáo dục, đơn vị chủ quản xử lý nghiêm theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 21/12/2023 về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông cho lứa tuổi học sinh trong tình hình mới.

Đồng thời, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số (hệ thống camera giám sát, ghi hình phạt nguội...) để nâng cao hiệu quả phát hiện, xử lý vi phạm, bảo đảm khách quan, minh bạch.

**Thứ ba, hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.** Theo đó, thường xuyên rà soát, kiến nghị khắc phục các “điểm đen”, điểm tiềm ẩn nguy cơ TNGT, các bất cập về tổ chức giao thông, hệ thống hạ tầng giao thông trên các tuyến giao thông đường bộ, nhất là các tuyến quốc lộ trọng điểm. Theo dõi chặt chẽ tiến độ, kết quả việc giải quyết kiến nghị của các cơ quan chức năng liên quan để làm cơ sở xem xét trách nhiệm trong công tác quản lý nhà nước về TTATGT.

Bên cạnh đó, chủ động phối hợp với Sở Xây dựng tỉnh rà soát, đề xuất đầu tư, nâng cấp các tuyến đường huyết mạch như QL1A, QL12A, QL9, đường Hồ Chí Minh Đông, đường ven biển, tuyến đường tránh đô thị trung tâm phường Đồng Hới, Đồng Hà, Nam Đồng Hà (tập trung bổ sung, nâng cấp hệ thống chiếu sáng, hệ thống

báo hiệu giao thông...). Đồng thời, nghiên cứu tăng cường lắp đặt hệ thống camera giám sát trên các tuyến giao thông trọng điểm; kết nối dữ liệu hệ thống camera giám sát, hệ thống đô thị thông minh trong toàn tỉnh; triển khai Đề án thành lập Trung tâm dữ liệu theo chỉ đạo của Bộ trưởng Bộ Công an.

**Thứ tư, nâng cao hiệu quả công tác quản lý hoạt động vận tải, phương tiện và người lái.** Theo đó, thực hiện quản lý chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải, kiểm tra việc lắp đặt, sử dụng thiết bị giám sát hành trình đúng quy định; kiểm định an toàn kỹ thuật phương tiện nghiêm túc, đúng quy trình; không để xe hết hạn, kém chất lượng tham gia giao thông; quản lý chặt chẽ công tác đào tạo và sát hạch, cấp giấy phép lái xe đúng quy định.

Để tiếp tục kiểm chế và giảm thiểu tai nạn giao thông bền vững trên địa bàn tỉnh Quảng Trị cần sự chung tay vào cuộc của cả hệ thống chính trị, đặc biệt là việc nâng cao ý thức tự giác và nhận thức pháp luật về trật tự an toàn giao thông của người tham gia giao thông là yếu tố quan trọng, quyết định. Mặt khác, cần có sự kết hợp giữa các cấp, các ngành và địa phương nhằm triển khai đồng bộ, quyết liệt các giải pháp phù hợp với từng địa bàn, từng giai đoạn để từng bước xây dựng văn hoá giao thông “văn minh, an toàn” trên địa bàn tỉnh. □

# Tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông đối với hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ trong tình hình mới

## ■ PHÒNG QUẢN LÝ VẬN TẢI – SỞ XÂY DỰNG

**H**oạt động vận tải và kinh doanh vận tải đường bộ hiện tại trên địa bàn tỉnh ta có các hình thức gồm: Xe chạy tuyến cố định, xe taxi, kinh doanh vận tải theo hợp đồng, xe buýt và hoạt động vận tải hàng hóa. Trên địa bàn tỉnh Quảng Trị hiện có 145 đơn vị kinh doanh vận tải đăng ký và được cấp phép hoạt động kinh doanh vận tải hành khách; 473 đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa, cụ thể: Vận tải khách theo tuyến cố định với 136 tuyến, 410 xe khách tham gia hoạt động. Hoạt động khai thác 77 tuyến cố định liên tỉnh, 54 tuyến cố định nội tỉnh và 05 tuyến vận tải khách quốc tế Việt – Lào. Vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt: Có 02 doanh nghiệp khai thác 06 tuyến xe buýt với tổng số 47 phương tiện, bao gồm tuyến B1: Đồng Hới - Ba Đồn - Vũng Chùa với 13 xe; tuyến B2: Đồng Hới -

Kiến Giang với 10 xe; tuyến B4: Đồng Hới - Phong Nha - Troóc với 04 xe; Tuyến: Đồng Hà - Hồ Xá với 06 xe; tuyến 02: Cửa Việt – Cam Lộ với 06 xe; tuyến liên tỉnh: Gio Hải – thành phố Huế với 08 xe, đây là các tuyến buýt được đầu tư khai thác, hoạt động kinh doanh theo hình thức xã hội hóa không có trợ giá, tự trang trải. Vận tải khách bằng xe taxi: Có 15 doanh nghiệp kinh doanh vận tải khách bằng taxi với 1.070 xe, có chi nhánh hoạt động ở các xã, phường. Vận tải

khách theo hình thức xe hợp đồng: Có 101 đơn vị vận tải tham gia hoạt động với 1186 xe kinh doanh vận tải khách. Hoạt động vận tải hàng hóa: Có 473 đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa với tổng số 9086 phương tiện. Hệ thống bến xe, trạm dừng nghỉ hiện có 14 bến xe, 06 trạm dừng nghỉ.

Để triển khai thực hiện công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ trong tình hình mới trên địa bàn tỉnh. Thời gian qua, Sở Xây dựng đã bàn hành nhiều văn





bản chỉ đạo và triển khai đồng bộ nhiều giải pháp như: Tích cực tuyên truyền, vận động trực tiếp với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường bộ để quán triệt, cung cấp tài liệu về hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ. Phổ biến, hướng dẫn kê khai giá cước vận tải, chính sách hỗ trợ phát triển kinh tế tập thể... qua đó nâng cao trình độ nghiệp vụ của đội ngũ cán bộ quản lý góp phần thiết thực vào quá trình điều hành hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Đồng thời tích cực, chủ động phối hợp với các sở, ngành, đoàn thể liên quan thực hiện nhiều biện pháp tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông đối với hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ. Nhờ vậy, về cơ bản các đơn vị vận tải hành khách bằng taxi đã chấp hành đúng các quy định của pháp luật về kinh doanh. Một số đơn vị kinh doanh vận chuyển khách theo tuyến cố định đã đầu tư đổi mới phương tiện và nâng cao chất lượng phục vụ, đáp ứng nhu cầu đi lại của Nhân

dân. Vận tải khách theo hình thức xe hợp đồng cơ bản đáp ứng yêu cầu kết nối vận tải, phục vụ nhu cầu đi lại và tham quan du lịch của các tổ chức cá nhân. Vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt cơ bản hoạt động tương đối ổn định, phục vụ tốt nhu cầu đi lại của nhân dân.

Bên cạnh đó, Sở Xây dựng đã chỉ đạo tiếp nhận hồ sơ, giải quyết thủ tục hành chính về lĩnh vực quản lý vận tải vận tải thông qua Bộ phận giao dịch "một cửa" tại Trung tâm phục vụ hành chính công tỉnh; thủ tục giải quyết nhanh chóng, thuận lợi. Triển khai hệ thống dịch vụ công trực tuyến trên Cổng thông tin một cửa Quốc gia, Sở đã triển khai thực hiện đồng bộ cung cấp dịch vụ công trực tuyến việc cấp giấy phép kinh doanh vận tải; cấp, đổi phù hiệu xe ô tô và thực hiện một cửa liên thông quốc gia đối với việc cấp, đổi Giấy phép liên vận Việt Nam - Lào. Các thủ tục hành chính được được giải quyết công khai minh bạch, trả kết quả đúng thời gian quy định.

Cùng với đó, Sở Xây dựng đã tăng cường triển khai thực hiện quyết liệt các giải pháp trong quản lý nhà nước về hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ trong tình hình mới như: Tăng cường giám sát, chỉ đạo các phòng, ban tăng cường kiểm tra tại đầu bến đối với các xe chở khách và xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm; tham mưu tổ chức quy hoạch các bến xe, các điểm trung chuyển hành khách, hàng hóa hợp lý, phù hợp với tình hình phát triển thực tế của từng địa bàn, nhằm phục vụ tốt nhất việc đi lại của Nhân dân và lưu thông hàng hóa. Tiếp tục nâng cao chất lượng công tác đào tạo lái xe cơ giới đường bộ, công tác kiểm định phương tiện giao thông cơ giới trên địa bàn. Tổ chức liên ngành thẩm tra an toàn giao thông đối với các "điểm đen", "điểm tiềm ẩn" tai nạn giao thông; chủ động phối hợp với cơ quan quản lý đường bộ của trung ương. Có kế hoạch xử lý các "điểm đen", "điểm tiềm ẩn" tai nạn giao thông; quy hoạch mở rộng lòng đường, vỉa hè; thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông giờ cao điểm tại khu vực tập trung đông người như trường học chợ, bệnh viện, khu công nghiệp...

Tuy nhiên, nhìn nhận một cách khách quan thì hoạt động kinh doanh vận tải trên địa bàn tỉnh vẫn còn tồn tại hạn chế đó là: Vẫn còn tình trạng "xe hợp đồng chạy như tuyến cố định" diễn ra tại một số khu vực đô thị, gây mất trật



tự và an toàn giao thông, cạnh tranh không lành mạnh giữa các đơn vị kinh doanh vận tải và các loại hình vận tải. Một số đơn vị kinh doanh vận tải giao khoán cho lái xe, chưa đảm bảo thời gian lái xe và chế độ nghỉ ngơi, dẫn đến nguy cơ gây tai nạn. Tình trạng chờ hàng quá tải, chạy quá tốc độ, vi phạm quy định về thời gian làm việc của lái xe vẫn diễn ra và các đơn vị chưa có những biện pháp xử lý kiên quyết.

Từ thực tiễn và qua tổng kết của công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ tại địa phương, nhận thấy có một số nguyên nhân chính dẫn đến những tồn tại, hạn chế nêu trên gồm: Ý thức chấp hành pháp luật giao thông của một bộ phận lái xe, chủ doanh nghiệp vận tải còn yếu, nhiều trường hợp vì lợi ích kinh tế mà bất chấp quy định. Công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật giao thông tuy được chú trọng nhưng hiệu quả chưa cao,

chưa tạo được chuyển biến rõ rệt trong hành vi người tham gia giao thông. Năng lực giám sát, kiểm tra còn hạn chế do thiếu nguồn lực, thiết bị công nghệ và dữ liệu đồng bộ.

Nhằm tăng cường các biện pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông đối với hoạt động vận tải đường bộ, Sở Xây dựng đã tham mưu UBND tỉnh chỉ đạo lực lượng chức năng tiến hành kiểm tra, xử lý vi phạm đối với hoạt động của xe chạy quá tốc độ, chờ hàng quá khổ, quá tải gây hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông và tiềm ẩn nguy cơ gây tai nạn giao thông đường bộ. Cùng với việc tăng cường công tác tuyên truyền, hướng dẫn các đơn vị kinh doanh vận tải những quy định của pháp luật về điều kiện kinh doanh vận tải, Sở Xây dựng đã chỉ đạo các đơn vị triển khai tổ chức tập huấn định kỳ cho lái xe về Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; kỹ năng xử lý tình huống

và văn hóa giao thông; tăng cường công tác khám sức khỏe định kỳ, kiểm tra chất ma túy, rượu bia đối với lái xe. Khuyến khích doanh nghiệp áp dụng phần mềm quản lý vận tải hiện đại và chuyển đổi số toàn diện trong hoạt động kinh doanh. Thường xuyên chỉ đạo Trung tâm Dịch vụ và quản lý bến xe khách đầu tư, cơ sở hạ tầng các bến xe khách nhằm phục vụ nhu cầu đi lại của Nhân dân...

Từ sự chỉ đạo quyết liệt của UBND tỉnh, sự vào cuộc của các cấp, các ngành đến nay cơ bản thiết lập được trật tự trong kinh doanh vận tải trên địa bàn. Số lượng phương tiện vận tải liên tục phát triển, chất lượng được đổi mới, hiện đại, thuận tiện hơn, thoải mái ngày càng cao nhu cầu đi lại của hành khách và lưu thông hàng hóa. Chất lượng phục vụ của các bến xe, lái xe, nhân viên phục vụ trên xe đã có nhiều chuyển biến rõ rệt, đẩy lùi được các hành vi tiêu cực trong hoạt động vận tải. □

## NGÀNH Y TẾ QUẢNG TRỊ:

# Từ nền tảng sức khỏe cộng đồng đến cuộc chiến chống hiểm họa rượu, bia

■ THÀNH TRUNG

Trên nền tảng hoàn thiện tổ chức bộ máy tinh gọn, hiệu lực, ngành Y tế tỉnh Quảng Trị đang dồn trọng tâm vào công tác phát triển bền vững và bảo vệ sức khỏe toàn diện cho Nhân dân. Bên cạnh những thành tựu về chất lượng dịch vụ y tế cơ sở, ngành đang đẩy mạnh chiến dịch phòng ngừa hiểm họa giao thông, với thông điệp cốt lõi: “Đã uống rượu, bia là không lái xe” – một cam kết trách nhiệm với sinh mạng cộng đồng.



*Ngành Y tế kiên quyết coi việc sử dụng rượu bia khi lái xe là hiểm họa sinh mạng và là gánh nặng lớn lên chi phí y tế.*

**Đặt mục tiêu sức khỏe toàn dân: Những thành tựu đáng khích lệ**

Trong những năm qua, ngành Y tế Quảng Trị đã tập

trung củng cố hệ thống y tế cơ sở, nâng cao chất lượng khám chữa bệnh và triển khai hiệu quả các chương trình y tế dự phòng, nhất là sau

khi sáp nhập tỉnh và tổ chức chính quyền địa phương hai cấp, ngành y tế tỉnh đã tập trung củng cố tổ chức, hệ thống y tế cơ sở.

Nhờ nền tảng tổ chức vững chắc sau khi chuyển đổi mô hình quản lý sang hai cấp (tỉnh – cơ sở) và đẩy mạnh xã hội hóa, mạng lưới y tế toàn tỉnh đã đạt được nhiều thành tựu nổi bật. Đến hết năm 2025, các chỉ tiêu về y tế cộng đồng đã có sự chuyển biến rõ rệt. Đã có 96% xã đạt tiêu chí quốc gia về y tế, một con số đáng tự hào về mức độ bao phủ và chất lượng y tế cơ sở.

Các chỉ số về nhân lực và dịch vụ cũng được nâng cao: tỉnh đạt 38,3 giường bệnh và 11,4 bác sĩ trên 10.000 dân. Đặc biệt, tỷ lệ bao phủ bảo hiểm y tế đạt 95,1%, cho thấy sự nỗ lực lớn của địa phương trong công tác an sinh xã hội. Sự cải thiện về chất lượng cuộc sống được minh chứng qua việc tuổi thọ trung bình toàn tỉnh ước đạt 73,2 tuổi, trong khi tỷ lệ suy dinh dưỡng trẻ em dưới 5 tuổi giảm rõ rệt.

Bên cạnh các thành tựu về chuyên môn, ngành Y tế Quảng Trị đặc biệt chú trọng công tác truyền thông giáo dục sức khỏe và phòng chống các yếu tố nguy cơ, điển hình là việc kiên quyết nói không với hành vi sử dụng rượu, bia, chất kích thích khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ. Ngành Y tế tỉnh Quảng Trị chủ động hướng dẫn thực hiện Bộ tiêu chí quốc gia về y tế trong xây dựng nông thôn mới, chuẩn bị triển khai các Chương trình mục tiêu quốc gia giai đoạn 2026–2030, hướng tới mục tiêu xây dựng hệ thống y tế hiện đại, công bằng và bền vững.

Quảng Trị cũng như nhiều địa phương khác, tình trạng người dân lạm dụng rượu, bia là một vấn đề sức khỏe cộng đồng nhức nhối. Thói

quen sử dụng rượu bia trong các hoạt động xã giao, lễ tết hay thậm chí trong sinh hoạt hằng ngày đã dẫn đến hệ lụy nghiêm trọng như tăng bệnh lý không lây nhiễm, tai nạn giao thông và thương tích, rối loạn tâm thần và xã hội.

Bác sĩ CKII Trần Văn Thịnh, Phó Giám đốc Sở Y tế Quảng Trị cho biết: rượu, bia từ lâu đã trở thành một phần của đời sống xã hội, hiện diện trong nhiều dịp lễ tết, liên hoan hay các buổi gặp gỡ thân mật. Tuy nhiên, đằng sau nét văn hóa này là một thực tế đáng báo động, việc lạm dụng và sử dụng rượu bia khi tham gia giao thông đang là gánh nặng khổng lồ đè nặng lên hệ thống y tế và an ninh xã hội, trở thành hiểm họa sinh mạng.

Thực tế, qua các bài nghiên cứu thấy rằng, “Rượu, bia gây tổn thương sâu sắc lên não

*Ngành Y tế chú trọng công tác truyền thông giáo dục sức khỏe và kiên quyết nói không với hành vi sử dụng rượu, bia, chất kích thích khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông*



và hệ thần kinh. Tác hại này không chỉ dừng lại ở cảm giác say xỉn mà còn làm giảm sút nghiêm trọng phản xạ, khiến người điều khiển phương tiện hoàn toàn mất khả năng phán đoán chính xác tốc độ và khoảng cách, đây chính là nguyên nhân hàng đầu và trực tiếp dẫn đến các vụ tai nạn giao thông thương tâm. Đối với ngành y tế, việc cứu chữa và điều trị các ca TNGT do rượu, bia gây ra là một gánh nặng chi phí khổng lồ, chưa kể đến những mất mát không thể bù đắp về nguồn nhân lực xã hội...

“Ngành Y tế kiên quyết coi việc sử dụng rượu, bia khi lái xe là hiểm họa sinh mạng và là gánh nặng lớn lên chi phí y tế. Chúng tôi kêu gọi cán bộ, nhân viên ngành y tế và mọi người dân cần phải nghiêm túc tuân thủ tuyệt đối quy định “Đã uống rượu, bia - Không lái xe”. Đây không chỉ là việc thực thi pháp luật mà còn là hành động có trách nhiệm, bảo vệ sức khỏe chính mình, sự an toàn của gia đình và cộng đồng.” Bác sỹ CKII Trần Văn Thịnh nhấn mạnh.

### **Rượu, bia là hiểm họa đa chiều đối với sức khỏe**

Ngành Y tế không chỉ cảnh báo về tai nạn giao thông mà còn nhấn mạnh về tác hại lâu

dài của rượu, bia đối với sức khỏe, khẳng định tính nhân văn và cấp thiết của việc loại bỏ thói quen sử dụng rượu, bia thiếu kiểm soát.

Theo khuyến cáo của Bác sỹ: Rượu, bia là chất gây nghiện hợp pháp nhưng sử dụng thường xuyên hoặc quá mức sẽ gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến sức khỏe. Gây viêm gan, xơ gan và ung thư gan, làm tổn thương nặng nề cơ quan giải độc chính của cơ thể. Tổn thương não và hệ thần kinh: Uống nhiều làm giảm khả năng tập trung, phản xạ chậm, dễ mất kiểm soát hành vi, dẫn đến tai nạn hoặc bạo lực. Sử dụng lâu dài gây lệ thuộc, trầm cảm, lo âu. Tăng nguy cơ tim mạch: Gây tăng huyết áp, rối loạn nhịp tim và đột quỵ. Ảnh hưởng đến hệ tiêu hóa: Gây viêm loét dạ dày, viêm tụy và rối loạn hấp thu chất dinh dưỡng. Giảm khả năng sinh sản: Gây giảm số lượng và chất lượng tinh trùng ở nam giới, tăng nguy cơ dị tật thai nhi ở nữ giới.

Nhận diện những nguy cơ trên, ngành Y tế Quảng Trị đã chủ động tham gia và trở thành một lực lượng nòng cốt trong việc thực hiện Luật Phòng, chống tác hại của rượu, bia; trong đó tập trung vào các giải pháp như:

- Tăng cường truyền thông và giáo dục sức khỏe, trong đó đa dạng hóa hình thức truyền thông, xây dựng thông điệp tuyên truyền dễ hiểu, dễ nhớ.

- Can thiệp y tế và điều trị, trong đó tập trung nâng cao năng lực để chẩn đoán và điều trị các bệnh lý liên quan đến rượu, bia, tăng cường sàng lọc và tư vấn, điều trị chuyên sâu.

- Phối hợp chặt chẽ với các ngành như Công an (tuyên truyền và kiểm tra nồng độ cồn) nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông, Sở Công thương (kiểm soát chất lượng, nguồn gốc rượu, bia) và chính quyền địa phương (tuyên truyền, vận động dân cư không lạm dụng rượu, bia) trong cuộc chiến chống hiểm họa của rượu, bia.

Với thông điệp “Đã uống rượu, bia là không lái xe” không chỉ là một khẩu hiệu mà là sự cam kết trách nhiệm với mạng sống. Với nền tảng tổ chức tinh gọn, nhân lực ổn định và tinh thần đổi mới mạnh mẽ, ngành Y tế Quảng Trị đang từng bước hiện thực hóa mục tiêu xây dựng hệ thống y tế hiện đại, công bằng, bảo đảm mọi người dân đều được tiếp cận dịch vụ chăm sóc sức khỏe chất lượng, toàn diện và bền vững. □

# “Cổng trường an toàn giao thông”

## giải pháp thiết thực và hiệu quả tại tỉnh Quảng Trị

### ■ SỞ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO TỈNH QUẢNG TRỊ



*Tuyên truyền pháp luật về an toàn giao thông và triển khai thực hiện “Cổng trường ATGT” tại Trường THCS&THPT Dương Văn An*

Những năm gần đây, tình trạng ùn tắc giao thông, dừng đỗ xe không đúng nơi quy định và mất an toàn tại khu vực cổng trường đã trở thành nỗi lo thường trực của nhiều phụ huynh, giáo viên và chính quyền địa phương. Tại nhiều

điểm trường, đặc biệt là khu vực đô thị và trung tâm xã, hiện tượng phụ huynh dừng xe giữa lòng đường, học sinh điều khiển xe máy khi chưa đủ tuổi, hàng quán lấn chiếm vỉa hè... diễn ra phổ biến, tiềm ẩn nguy cơ tai nạn giao thông (TNGT).

Xuất phát từ thực tiễn đó, ngành Giáo dục và Đào tạo tỉnh Quảng Trị đã triển khai mô hình “Cổng trường an toàn giao thông” (Cổng trường ATGT) nhằm tạo chuyển biến tích cực về nhận thức và hành vi của học sinh, phụ huynh và cộng đồng trong việc xây dựng môi trường giao thông học đường an toàn, văn minh.

Mô hình Cổng trường ATGT được triển khai trên cơ sở thực hiện các văn bản chỉ đạo của Trung ương và của tỉnh, cụ thể: Luật Giao thông đường bộ năm 2008 (đã được thay thế bởi Luật Đường bộ năm 2024); Chỉ thị số 31/CT-TTg ngày 05/12/2019 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông cho học sinh, sinh viên; các kế hoạch triển khai hằng năm của UBND tỉnh Quảng Trị và Chương trình phối hợp giữa Sở Giáo dục và Đào tạo (GDĐT) - Công an

tỉnh - Tỉnh đoàn Quảng Trị về tuyên truyền, giáo dục pháp luật giao thông cho học sinh.

Mục tiêu của mô hình không chỉ nhằm “giảm ùn tắc” mà quan trọng hơn là xây dựng văn hoá giao thông học đường, hình thành thói quen ứng xử văn minh, kỷ luật của mỗi học sinh, phụ huynh và cộng đồng dân cư quanh trường học.

Để triển khai thực hiện có hiệu quả mô hình này, Sở đã

tăng cường phối hợp liên ngành, đẩy mạnh việc xã hội hóa công tác an toàn giao thông học đường. Các cầu nối chính gồm nhà trường (xây dựng quy chế, phân công giáo viên, Đoàn Thanh niên; Hội Phụ huynh phụ trách giờ cao điểm, tổ chức sinh hoạt ngoại khoá, ký cam kết); Công an xã, phường, đặc khu (phối hợp tuần tra, hướng dẫn, xử lý vi phạm, tham gia lễ ra mắt mô hình, tập huấn kỹ năng

cho đội xung kích); UBND xã, phường, đặc khu (ban hành văn bản chỉ đạo, huy động lực lượng, phối hợp xử lý hành vi lấn chiếm vỉa hè, bãi giữ xe trái phép); Phụ huynh và cộng đồng (cam kết chấp hành quy định, thay đổi thói quen dừng đỗ; tiểu thương và chủ bãi giữ xe được nhắc nhở, xử lý khi lấn chiếm lòng đường).

Tại các trường học trong tỉnh, mô hình “Cổng trường ATGT” được triển khai đồng bộ và bài bản với các bước cụ thể: Thành lập Ban chỉ đạo và Tổ tự quản ATGT tại trường, phân công giáo viên, Đoàn viên, Hội phụ huynh trực giờ cao điểm (đón - trả học sinh). Quy hoạch khu vực đón trả học sinh, kẻ vạch phân luồng, đặt biển báo, pa-nô tuyên truyền tại vị trí dễ quan sát; bố trí chỗ đỗ xe tạm thời cách cổng trường một đoạn an toàn. Phối hợp lực lượng công an xã, phường, đặc khu tổ chức tuần tra, hướng dẫn, xử lý vi phạm và tập huấn kỹ năng điều tiết giao thông cho đội xung kích học sinh. Tăng cường công tác tuyên truyền: lồng ghép nội dung ATGT vào tiết sinh hoạt, họp phụ huynh, ngoại khóa; ký cam kết không giao xe máy cho con chưa đủ tuổi, đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông.

Đặc biệt, nhiều đơn vị đã gắn mô hình với tháng cao điểm ATGT cho học sinh và các phong trào thi đua “Trường học thân thiện - học sinh tích cực”, qua đó huy động hiệu quả sự tham gia của chính quyền, công an, đoàn thể và



*Biển hiệu “Khu vực đỗ xe của phụ huynh đưa đón học sinh” để phân luồng, hạn chế ùn tắc tại cổng trường tại Trường THCS&THPT Việt Trung*

Nhân dân.

Qua thực tế triển khai, mô hình “Cổng trường ATGT” đã mang lại hiệu quả rõ rệt cả về nhận thức lẫn hành vi. Tại các trường triển khai nghiêm túc, tình trạng ùn tắc trước cổng trường đã giảm rõ, phụ huynh chấp hành đúng nơi quy định, ý thức đội mũ bảo hiểm cho học sinh được nâng cao. Nhiều trường học không còn xảy ra vụ TNGT đáng tiếc liên quan đến học sinh tại khu vực cổng trường sau khi triển khai mô hình.

Phụ huynh và cộng đồng dân cư ghi nhận sự thay đổi tích cực trong tổ chức giao thông và nền nếp trường lớp. Tiêu biểu tại Trường Tiểu học số 1 Nam Lý (phường Đồng Hới), sau khi thực hiện mô hình, tình trạng ùn tắc tại giờ tan trường giảm hẳn nhờ sắp xếp điểm dừng đỗ và tăng cường lực lượng nhắc nhở; phụ huynh ghi nhận sự khác biệt trong trật tự tại cổng trường. Trường Tiểu học Triệu Phước (xã Nam Cửa Việt) đã phối hợp chặt chẽ với công an và đoàn thanh niên để duy trì mô hình thường xuyên, tạo thành nét đẹp văn hóa trong nếp sinh hoạt hằng ngày.

Bên cạnh những kết quả đạt được, việc triển khai mô hình vẫn gặp một số khó khăn: Hạ tầng giao thông hạn chế: nhiều tuyến đường nhỏ, không có lề, hoặc nằm gần chợ, khu dân cư đông, gây khó cho việc tổ chức phân luồng. Nhận thức phụ huynh chưa đồng đều: việc ký cam kết ban đầu có hiệu quả nhưng dễ “nguội lạnh” nếu không duy



*Xe máy đã được phụ huynh sắp xếp trật tự trước giờ đón con tại Trường Tiểu học Nguyễn Trãi*

trì tuyên truyền định kỳ. Lực lượng tự quản chưa ổn định: thiếu chế độ động viên, khen thưởng nên hoạt động đôi khi mang tính hình thức.

Để nâng cao hiệu quả và tính bền vững, cần hoàn thiện cơ chế liên ngành: giữa Sở GDĐT - Công an tỉnh - Sở Xây dựng - UBND cấp xã để xây dựng bộ tiêu chí “Cổng trường ATGT” cấp tỉnh, gắn với đánh giá thi đua, khen thưởng nhà trường. Đầu tư hạ tầng tại điểm nóng như kẻ vạch, bố trí barie mềm, biển báo, bãi đỗ tạm; ưu tiên kinh phí cải tạo tại các trường giáp quốc lộ. Duy trì truyền thông thường xuyên, thông qua tiết học chính khóa, hoạt động trải nghiệm, cuộc thi tìm hiểu pháp luật giao thông. Khen thưởng biểu dương, hàng năm tôn vinh “Cổng trường ATGT tiêu biểu”, tạo động lực lan tỏa trong toàn ngành. Xử lý nghiêm vi phạm xung quanh

trường học như lấn chiếm vỉa hè, bãi giữ xe trái phép, bán hàng lấn lòng đường...

“Cổng trường an toàn giao thông” không phải là mô hình phức tạp về kỹ thuật, nhưng là giải pháp tổng hợp giữa pháp luật - giáo dục - cộng đồng và hạ tầng, hướng tới mục tiêu xây dựng văn hóa giao thông học đường an toàn, văn minh. Thực tiễn ở Quảng Trị cho thấy: khi nhà trường - gia đình - chính quyền địa phương cùng chung tay, nhiều vấn đề tưởng chừng nan giải đã được giải quyết bằng những giải pháp giản dị, thiết thực và nhân văn. Nếu được đầu tư đồng bộ, duy trì thường xuyên, mô hình “Cổng trường ATGT” hoàn toàn có thể trở thành nét văn hóa đặc trưng của học đường Quảng Trị - nơi mỗi cổng trường không chỉ là lối ra vào, mà còn là biểu tượng an toàn cho tương lai của các em học sinh. □

# Một số giải pháp nâng cao hiệu quả công tác tuyên truyền pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ

## cho thanh thiếu niên trên địa bàn tỉnh Quảng Trị

### ■ TỈNH ĐOÀN QUẢNG TRỊ

**T**rong những năm qua, vấn đề trật tự an toàn giao thông luôn là mối quan tâm lớn của toàn xã hội. Khi đời sống Nhân dân ngày càng nâng cao, hạ tầng giao thông mở rộng, phương tiện tham gia giao thông tăng nhanh thì nguy cơ mất an toàn giao thông, đặc biệt trong lứa tuổi thanh thiếu niên, cũng ngày càng cao.

Với đặc thù là lực lượng năng động, di chuyển thường xuyên, nhưng chưa thật sự chín chắn trong nhận thức và hành vi, thanh thiếu niên là đối tượng dễ bị tác động bởi những tình huống nguy hiểm khi tham gia giao thông. Chính vì vậy, công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông cho thanh thiếu niên luôn được Ban Thường vụ Tỉnh Đoàn Quảng Trị xác định là một nhiệm vụ quan trọng, thường xuyên và lâu dài. Với tinh thần xung kích, sáng tạo,

các cấp bộ Đoàn trong tỉnh đã triển khai nhiều mô hình, cách làm hiệu quả, góp phần nâng cao nhận thức, hình thành ý thức chấp hành pháp luật giao thông đường bộ trong thanh thiếu niên.

Ban Thường vụ Tỉnh đoàn đã tập trung chỉ đạo đổi mới mạnh mẽ nội dung và hình thức tuyên truyền, PBGDPL; các hoạt động tuyên truyền được gắn với phong trào, chiến dịch của Đoàn như “Chiến dịch Thanh niên tình nguyện hè”, “Tuổi trẻ xung kích bảo vệ Tổ quốc”, “Thanh niên sống đẹp - sống có ích”, “Tuổi trẻ Quảng Trị với văn hóa giao thông”. Nhiều chương trình, sân khấu hóa, diễn đàn, tọa đàm được tổ chức thường xuyên. Các cuộc thi “Rung chuông vàng tìm hiểu Luật Giao thông đường bộ”, “An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai”, hay Ngày hội Thanh niên với văn hóa giao thông đã thật sự trở thành

những ngày hội ý nghĩa, thu hút đông đảo đoàn viên, học sinh, sinh viên tham gia.

Thông qua đó, những khẩu hiệu quen thuộc như “Đã uống rượu, bia – không lái xe”, “An toàn giao thông là hạnh phúc của mọi nhà”, hay “Văn hóa giao thông bắt đầu từ ý thức” không chỉ nằm trên pa-nô, áp phích, mà đã đi vào hành động, thói quen hàng ngày của nhiều bạn trẻ.

Đồng thời, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số trong công tác tuyên truyền, PBGDPL. Trên các nền tảng mạng xã hội của Đoàn, các cấp bộ Đoàn đã tích cực xây dựng các tuyến tin bài tuyên truyền Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ đăng tải nhiều video, infographic, clip ngắn, các tình huống thực tế về tai nạn giao thông và cách phòng tránh.

Nhiều cơ sở Đoàn đã phát động đoàn viên đăng tải các thông điệp tích cực, hình ảnh

đẹp khi tham gia giao thông. Việc tận dụng mạng xã hội không chỉ giúp thông tin lan tỏa nhanh mà còn chạm tới đúng đối tượng – đó là thanh niên, học sinh, sinh viên – những người đang hàng ngày sử dụng mạng xã hội như một phần không thể thiếu của cuộc sống.

Hàng năm, Ban Thường vụ Tỉnh đoàn đã chỉ đạo các cấp bộ Đoàn đẩy mạnh phong trào thanh niên tình nguyện tham gia đảm bảo trật tự an toàn giao thông. Toàn tỉnh hiện có hàng trăm công trình, phần việc thanh niên gắn với an toàn giao thông như “Tuyến đường thanh niên sáng – xanh – sạch – đẹp – an toàn”, “Bến đỗ an toàn”, “Tuyến đường thấp sáng bằng năng lượng mặt trời”... Các cấp bộ Đoàn cũng đã phối hợp chặt chẽ với các đơn vị trường học, Công an địa phương để tổ chức các lớp tập huấn kiến thức, kỹ năng tham gia giao thông an toàn cho cán bộ, giáo viên, đoàn viên thanh niên; đồng thời nhân rộng mô hình “Cổng trường an toàn giao thông”, “Đoạn đường thanh niên tự quản về an toàn giao thông” ở cơ sở, tiêu biểu như: Đoàn phường Đông Hà, Đoàn xã: Cửa Tùng, Ninh Châu, Vĩnh Hoàng, Phong Nha... Những công trình, phần việc ấy không chỉ giúp cải thiện hạ tầng, giảm nguy cơ tai nạn, mà còn thể hiện tinh thần xung kích, trách nhiệm vì cộng đồng của tuổi trẻ Quảng Trị.

Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đáng ghi nhận, công tác tuyên truyền pháp luật về an toàn giao thông cho thanh

thiếu niên vẫn còn không ít khó khăn: Một bộ phận bạn trẻ vẫn còn thiếu ý thức tự giác, vi phạm phổ biến như không đội mũ bảo hiểm, điều khiển xe khi chưa đủ tuổi, phóng nhanh, vượt ẩu, lạng lách; một số cơ sở Đoàn chưa duy trì được hoạt động tuyên truyền thường xuyên, còn phụ thuộc vào các đợt cao điểm; hình thức tuyên truyền ở một số nơi còn khô cứng, chưa hấp dẫn. Những hạn chế đó đặt ra yêu cầu chúng ta phải tiếp tục đổi mới nội dung, cách làm, sao cho mỗi hoạt động tuyên truyền thật sự gần gũi, dễ hiểu, dễ nhớ, chạm được vào ý thức và cảm xúc của người nghe.

Từ thực tiễn triển khai, để nâng cao chất lượng công tác tuyên truyền pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ cho thanh thiếu niên trên địa bàn tỉnh rất cần sự chung tay, đồng lòng của các cấp bộ Đoàn, gia đình, nhà trường, cơ quan, đơn vị, địa phương để triển khai một số giải pháp trong thời gian tới như sau:

*Một là*, tiếp tục đổi mới nội dung, phương pháp tuyên truyền, chuyển từ tuyên truyền một chiều sang các hình thức tương tác, trải nghiệm, đối thoại; tăng cường sân khấu hóa, diễn đàn, trò chơi, các buổi thực hành kỹ năng lái xe an toàn.

*Hai là*, đẩy mạnh chuyển đổi số trong tuyên truyền an toàn giao thông, tận dụng mạng xã hội, nền tảng số, hệ thống thông tin cơ sở của Đoàn để lan tỏa thông điệp “Thanh niên Quảng Trị – gương mẫu khi tham gia giao thông”.

*Ba là*, phát huy vai trò gương mẫu của cán bộ, đoàn viên, mỗi người trẻ là một tuyên truyền viên tích cực, một hạt nhân lan tỏa văn hóa giao thông trong cộng đồng.

*Bốn là*, tăng cường phối hợp liên ngành, huy động nguồn lực từ các cơ quan, doanh nghiệp, tổ chức xã hội, gắn tuyên truyền với các hoạt động thực hành, trải nghiệm thực tế.

*Năm là*, tiếp tục nhân rộng các mô hình hiệu quả như “Cổng trường an toàn giao thông”, “Đoạn đường thanh niên tự quản”, “Tuyến phố văn minh”, gắn với phong trào “Xây dựng nông thôn mới, đô thị văn minh”.

Công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông không chỉ là nhiệm vụ thường xuyên, mà còn là trách nhiệm, là hành động thiết thực thể hiện ý thức công dân và tinh thần xung kích của tuổi trẻ. Đây là chặng đường dài, đòi hỏi sự chung tay của cả hệ thống chính trị, của từng đoàn viên, thanh niên – những người trực tiếp góp phần tạo nên diện mạo văn hóa giao thông mới, văn minh và an toàn hơn.

Phát huy tinh thần “Đâu cần thanh niên có, việc gì khó có thanh niên”, mỗi đoàn viên, thanh niên hãy là một tuyên truyền viên tích cực, một tấm gương sáng trong chấp hành pháp luật giao thông; hãy cùng hành động, cùng lan tỏa thông điệp “An toàn giao thông là hạnh phúc của mọi nhà”. □

# MỘT SỐ ĐIỂM MỚI CỦA

## Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024

■ Luật gia: ĐÌNH HUÂN

Luật Giao thông đường bộ năm 2008 được Quốc hội ban hành đã tạo nền tảng pháp lý quan trọng để thiết lập trật tự, kỷ cương về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, góp phần phát triển kinh tế - xã hội và an ninh, quốc phòng của đất nước.

Việc triển khai thực hiện các quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 về cơ bản đã được các cấp, các ngành tổ chức thực hiện nghiêm túc và đạt được những kết quả nhất định; tạo lập được những điều kiện thuận lợi để người dân chủ động tham gia vào hoạt động giao thông vận tải. Tuy nhiên, qua quá trình thực hiện, theo đánh giá chung của các cơ quan chức năng cho thấy Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã bộc lộ một số tồn tại, hạn chế và khó khăn vướng mắc đã làm ảnh hưởng đến công tác quản lý nhà nước, quản lý trật tự an toàn giao thông, cụ thể như: (1) Nhiều quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008 chưa phù hợp với thực tiễn và còn bất cập trong quá trình tổ chức thực hiện; (2) Kết quả

kiểm chế và làm giảm tai nạn giao thông chưa vững chắc, số người chết và bị thương do tai nạn giao thông vẫn rất cao, còn tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng tai nạn giao thông; (3) Tình trạng vi phạm vẫn phổ biến: Các hành vi vi phạm về điều khiển phương tiện vi phạm tốc độ, tránh vượt, chuyển hướng, lùi xe không đúng quy định, đi không đúng phần đường, làn đường, đi ngược chiều, phương tiện không đảm bảo an toàn kỹ thuật, lái xe sử dụng rượu bia, chất ma túy... vẫn diễn ra nhiều nơi; người tham gia giao thông chưa thực sự tự giác, còn hiện tượng đối phó, thậm chí chống đối người thi hành công vụ. (4) Công tác quản lý an toàn người điều khiển phương tiện chưa quy định cụ thể và chặt chẽ về điều kiện sức khỏe, độ tuổi, loại giấy phép lái xe; về tổ chức đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe; quản lý cấp mới, cấp lại, cấp đổi giấy phép lái xe; quản lý quá trình chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông của người được cấp giấy phép lái xe...

Ngày 27/6/2024, tại kỳ họp thứ 7, Quốc hội khóa XV đã thông qua Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (sau đây gọi tắt là Luật), có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025, thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2008. So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008 thì Luật này có nhiều điểm mới đáng chú ý, cụ thể:

*Thứ nhất*, quy định trừ điểm trên Giấy phép lái xe: Theo quy định tại Điều 58 của Luật, mỗi giấy phép lái xe sẽ có 12 điểm. Mỗi lần lái xe vi phạm sẽ bị trừ điểm tùy thuộc vào tính chất và mức độ. Điểm trừ sẽ được cập nhật vào hệ thống Cơ sở dữ liệu ngay sau khi quyết định xử phạt có hiệu lực và thông báo cho người bị trừ điểm giấy phép lái xe biết. Trường hợp bị trừ hết điểm, lái xe sẽ không được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo loại giấy phép lái xe đó. Sau thời hạn ít nhất là 06 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe được tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ do lực

lượng cảnh sát giao thông tổ chức, nếu kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm. Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm sẽ được hồi phục đủ 12 điểm nếu không bị trừ điểm trong 12 tháng kể từ ngày bị trừ điểm gần nhất. Khi đổi, cấp lại hoặc nâng hạng giấy phép lái xe, số điểm sẽ được bảo lưu từ giấy phép cũ.

*Thứ hai*, quy định xe đưa đón học sinh phải có thiết bị cảnh báo, chống bỏ quên trẻ: Điều 46 của Luật có quy định, xe ô tô kinh doanh vận tải chở trẻ em mầm non, học sinh phải có thiết bị ghi nhận hình ảnh trẻ em mầm non, học sinh. Phải trang bị thiết bị có chức năng cảnh báo, chống bỏ quên trẻ em trên xe. Xe ô tô chở trẻ em mầm non hoặc học sinh tiểu học phải có dây đai an toàn phù hợp với lứa tuổi hoặc sử dụng xe có ghế ngồi phù hợp với lứa tuổi theo quy định của pháp luật. Khi đưa đón trẻ em mầm non, học sinh tiểu học phải bố trí tối thiểu 01 người quản lý trên mỗi xe ô tô để hướng dẫn, giám sát, duy trì trật tự và bảo đảm an toàn cho trẻ em mầm non, học sinh tiểu học trong suốt chuyến đi. Trường hợp xe từ 29 chỗ trở lên (không kể chỗ của người lái xe) mà chở từ 27 trẻ em mầm non và học sinh tiểu học trở lên phải bố trí tối thiểu 02 người quản lý trên mỗi xe ô tô. Người quản lý, người lái xe có trách nhiệm kiểm tra trẻ em mầm non, học sinh tiểu học khi xuống xe; không được để trẻ em mầm non, học sinh tiểu học trên xe khi người quản lý và người lái xe đã rời xe. Lái xe ô tô đưa đón trẻ em mầm non,

học sinh phải có tối thiểu 02 năm kinh nghiệm lái xe vận tải hành khách.

*Thứ ba*, quy định cho phép đấu giá biển số xe máy: Theo Điều 37 của Luật giá khởi điểm cho mỗi biển số xe mô tô, xe gắn máy khi đưa ra đấu giá sẽ không được thấp hơn 05 triệu đồng. Người tham gia đấu giá cần đặt trước một khoản tiền không thấp hơn mức khởi điểm của biển số xe muốn đấu giá.

*Thứ tư*, quy định thay đổi phân hạng giấy phép lái xe: Theo Điều 57 của Luật, từ ngày 01/01/2025, giấy phép lái xe được phân chia thành 15 hạng như sau:

- Hạng A1 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh đến 125 cm<sup>3</sup> hoặc có công suất động cơ điện đến 11 kW;

- Hạng A cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh trên 125 cm<sup>3</sup> hoặc có công suất động cơ điện trên 11 kW và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

- Hạng B1 cấp cho người lái xe mô tô ba bánh và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

- Hạng B cấp cho người lái xe ô tô chở người đến 08 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 3.500 kg; các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng B kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg;

- Hạng C1 cấp cho người lái xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 3.500 kg đến

7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy định cho giấy phép lái xe hạng C1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B;

- Hạng C cấp cho người lái xe ô tô tải và ô tô chuyên dùng có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 7.500 kg; các loại xe ô tô tải quy định cho giấy phép lái xe hạng C kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng B và hạng C1;

- Hạng D1 cấp cho người lái xe ô tô chở người trên 08 chỗ (không kể chỗ của người lái xe) đến 16 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C;

- Hạng D2 cấp cho người lái xe ô tô chở người (kể cả xe buýt) trên 16 chỗ (không kể chỗ của người lái xe) đến 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép lái xe các hạng B, C1, C, D1;

- Hạng D cấp cho người lái xe ô tô chở người (kể cả xe buýt) trên 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe); xe ô tô chở người giường nằm; các loại xe ô tô chở người quy định cho giấy phép lái xe hạng D kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế đến 750 kg; các loại xe quy định cho giấy phép

lái xe các hạng B, C1, C, D1, D2;

- Hạng BE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng B kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

- Hạng C1E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

- Hạng CE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng C kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg; xe ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc;

- Hạng D1E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D1 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

- Hạng D2E cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D2 kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg;

- Hạng DE cấp cho người lái các loại xe ô tô quy định cho giấy phép lái xe hạng D kéo rơ moóc có khối lượng toàn bộ theo thiết kế trên 750 kg; xe ô tô chở khách nối toa.

*Thứ năm*, quy định tăng độ tuổi tối đa của người lái xe ô tô: Theo điểm e khoản 1 Điều 59 của Luật, tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người (kể cả xe buýt) trên 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe), xe ô tô chở người giường nằm là đủ 57 tuổi đối với nam, đủ 55 tuổi đối với nữ.

*Thứ sáu*, quy định bổ sung quy định kiểm định khí thải xe máy: Điều 42 của Luật quy định xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ phải được kiểm định

theo quy định của pháp luật. Việc kiểm định đối với xe mô tô, xe gắn máy chỉ thực hiện kiểm định khí thải. Việc kiểm định khí thải thực hiện theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường được thực hiện tại các cơ sở kiểm định khí thải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.

*Thứ bảy*, quy định bổ sung trường hợp xe máy được chở 3: Theo đó, khoản 1 Điều 33 của Luật đã quy định người lái xe mô tô hai bánh, xe gắn máy chỉ được chở một người, trừ những trường hợp sau thì được chở tối đa hai người: Chở người bệnh đi cấp cứu; Áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật; Trẻ em dưới 12 tuổi; Người già yếu hoặc người khuyết tật. Như vậy, so với Luật Giao thông đường bộ 2008 thì Luật đã bổ sung thêm trường hợp xe máy được chở 3 khi tham gia giao thông là chở người già yếu hoặc người khuyết tật.

*Thứ tám*, quy định kể từ ngày 01/01/2026 không được cho trẻ dưới 10 tuổi và cao dưới 1,35 mét ngồi cùng hàng ghế tài xế: khoản 3 Điều 10 của Luật đã bổ sung quy tắc chung trong giao thông đường bộ "Khi chở trẻ em dưới 10 tuổi và chiều cao dưới 1,35 mét trên xe ô tô không được cho trẻ em ngồi cùng hàng ghế với người lái xe, trừ loại xe ô tô chỉ có một hàng ghế; người lái xe phải sử dụng, hướng dẫn sử dụng thiết bị an toàn phù hợp cho trẻ em".

*Thứ chín*, quy định thay đổi thời gian bắt buộc bật đèn xe: Theo quy định tại khoản 1 Điều 20 của Luật thì người lái xe, người điều khiển xe máy

chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ phải bật đèn chiếu sáng phía trước trong thời gian từ 18 giờ ngày hôm trước đến 06 giờ ngày hôm sau hoặc khi có sương mù, khói, bụi, trời mưa, thời tiết xấu làm hạn chế tầm nhìn.

*Thứ mười*, quy định trường hợp phải giảm tốc độ, dừng lại khi có đèn xanh: Theo quy định tại khoản 4 Điều 11 của Luật: Tín hiệu đèn giao thông có 03 màu, gồm: màu xanh, màu vàng, màu đỏ; có hiển thị thời gian hoặc không hiển thị thời gian. Người tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành như sau:

- Tín hiệu đèn màu xanh là được đi; bổ sung trường hợp người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật đang đi ở lòng đường, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải giảm tốc độ hoặc dừng lại nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường;

- Tín hiệu đèn màu vàng phải dừng lại trước vạch dừng; trường hợp đang đi trên vạch dừng hoặc đã đi qua vạch dừng mà tín hiệu đèn màu vàng thì được đi tiếp; trường hợp tín hiệu đèn màu vàng nhấp nháy, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ được đi nhưng phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường hoặc các phương tiện khác;

- Tín hiệu đèn màu đỏ là cấm đi. □

# Các hình thức tuyên truyền, phổ biến Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ hiệu quả được thực hiện trên địa bàn tỉnh Quảng Trị

■ TRẦN CÔNG TRUNG

**T**rong bối cảnh xã hội hiện đại, giao thông đường bộ trở thành nhu cầu thiết yếu, gắn liền với đời sống kinh tế - xã hội của mỗi người dân. Tuy nhiên, song song với sự phát triển phương tiện, hạ tầng giao thông, tình hình tai nạn giao thông vẫn diễn biến phức tạp, để lại những hậu quả nặng nề về người và tài sản. Một trong những nguyên nhân cơ bản là ý thức chấp hành pháp luật của một bộ phận người dân chưa cao, việc hiểu biết và tuân thủ Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ (TTATGTĐB) còn hạn chế. Chính vì vậy, công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về TTATGTĐB nói chung và Luật TTATGTĐB nói riêng giữ vai trò đặc biệt

quan trọng, nhằm nâng cao nhận thức, hình thành thói quen và hành vi văn hóa khi tham gia giao thông.

Để hoạt động này thực sự phát huy hiệu quả, cần lựa chọn những hình thức tuyên truyền phù hợp, linh hoạt, dễ tiếp cận với từng nhóm đối tượng, phù hợp với điều kiện thực tế của từng địa phương. Trong thời gian qua, trên địa bàn tỉnh Quảng Trị, việc tuyên truyền, phổ biến Luật TTATGTĐB luôn được chú trọng và triển khai thực hiện dưới nhiều hình thức phong phú và đa dạng, qua đó đã đạt được những kết quả rất đáng khích lệ, các hình thức đó được nghiên cứu, lựa chọn một cách kỹ lưỡng phù hợp với từng thời điểm, đối tượng, địa bàn. Có thể khái quát lại

thành các hình thức tuyên truyền, phổ biến hiệu quả cơ bản như sau:

*Một là, tỉnh Quảng Trị đã chú trọng tuyên truyền trực tiếp thông qua hội nghị, tập huấn, đối thoại. Đây là phương pháp truyền thống nhưng vẫn giữ vai trò nền tảng.*

Các cơ quan chức năng như: Hội đồng phối hợp phổ biến, giáo dục pháp luật, Sở Tư pháp, Ban An toàn giao thông, lực lượng công an, các đoàn thể chính trị - xã hội thường xuyên tổ chức các hội nghị phổ biến, giáo dục pháp luật cho cán bộ, đảng viên, đoàn viên thanh niên, học sinh, sinh viên, người lao động và các tầng lớp Nhân dân trên địa bàn tỉnh; tổ chức các buổi nói chuyện, tập huấn kỹ năng lái

xe an toàn kết hợp hướng dẫn Luật TTATGTĐB giao thông cho các nhóm đối tượng cụ thể như lái xe chuyên nghiệp, công nhân, nông dân, cán bộ, công chức, viên chức và đặc biệt cho đối tượng thanh thiếu niên mới tiếp cận phương tiện; mời chuyên gia pháp lý hoặc cán bộ Cảnh sát Giao thông trực tiếp truyền đạt và giải đáp thắc mắc liên quan đến lĩnh vực trật tự an toàn giao thông đường bộ. Ngoài ra, các cơ quan chức năng trên địa bàn tỉnh có liên quan còn tổ chức đối thoại trực tiếp giữa cơ quan quản lý với người dân, lái xe, doanh nghiệp vận tải nhằm giải đáp vướng mắc trong thực tiễn.

Ưu điểm của hình thức này là tính tương tác cao, giúp người nghe dễ tiếp thu, đồng thời người tuyên truyền nắm bắt được phản hồi để điều chỉnh nội dung cho sát thực tiễn.

*Hai là, tăng cường tuyên truyền, phổ biến qua hệ thống truyền thông đại chúng bao gồm báo in, phát thanh, truyền hình, báo điện tử là kênh chính thống, có độ tin cậy cao, có sức ảnh hưởng lớn, giúp tiếp cận thông tin pháp luật nhanh chóng, rộng rãi.*

Báo và Phát thanh, Truyền hình Quảng Trị đã xây dựng chuyên mục “An toàn giao thông”, thông qua các chuyên mục này đã phân tích sâu, dễ hiểu các điểm mới, điểm khác biệt của Luật TTATGTĐB, đồng thời, đưa tin tình hình trật tự giao thông, phóng sự về gương người tốt, mô hình hay hoặc cảnh báo vi phạm điển hình. Cổng thông tin điện tử tỉnh Quảng Trị và Trang thông tin điện tử của các cơ quan, tổ chức, địa phương thường xuyên đăng tải văn bản pháp luật, tài liệu tuyên truyền, infographic sinh động. Trên địa bàn tỉnh Quảng Trị, trong thời gian qua đã sử dụng hệ

thống loa truyền thanh cơ sở để phát các thông điệp ngắn gọn, dễ nhớ, lặp đi lặp lại về các quy tắc giao thông cơ bản, đặc biệt là các quy định về nồng độ cồn, tốc độ, và đội mũ bảo hiểm... Hình thức này có tính kịp thời và tính địa phương cao.

Ưu điểm nổi bật của hình thức này là tính phổ cập, giúp đông đảo quần chúng Nhân dân nắm bắt thông tin kịp thời. Tuy nhiên, một điểm cần lưu ý là để tăng tính hiệu quả, nội dung luôn được trình bày ngắn gọn, dễ hiểu, lồng ghép hình ảnh minh họa sinh động.

*Ba là, đẩy mạnh tuyên truyền qua mạng xã hội và nền tảng số.*

Trong kỷ nguyên công nghệ số, mạng xã hội như Facebook, fanpage, Zalo, TikTok, YouTube... trở thành kênh tuyên truyền hiệu quả, đặc biệt với giới trẻ. Các hình thức phổ biến gồm: Video clip ngắn về các tình huống



*Sở Giáo dục và Đào tạo phối hợp Công an tỉnh tổ chức chương trình truyền thông an toàn giao thông năm 2025*

giao thông, hậu quả vi phạm; Infographic, poster online minh họa quy định luật giao thông;... Nhận thức được tính hiệu quả của hình thức này, các cơ quan chức năng có liên quan trên địa bàn tỉnh Quảng Trị đã chú trọng ứng dụng tuyên truyền, phổ biến qua mạng xã hội và nền tảng số. Trong đó, tập trung xây dựng các nội dung ngắn gọn, trực quan (infographic, video animation) để giải thích các quy tắc giao thông phức tạp. Đã tổ chức Cuộc thi "Video clip; phóng sự ngắn tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông hoặc pháp luật về phòng, chống ma túy trên địa bàn tỉnh Quảng Bình (cũ) năm 2023" với hơn 400 tác phẩm dự thi với chất lượng cao; Cuộc thi trực tuyến "Tìm hiểu Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024" với hơn 11.572 lượt bài dự thi. Tổ chức Đoàn Thanh niên thường xuyên tổ chức các mini-game, đố vui có thưởng liên quan đến Luật TTATGTĐB trên các trang mạng xã hội để thu hút sự tham gia của đội ngũ thanh thiếu niên. Tổ chức các buổi giao lưu trực tuyến với Cảnh sát Giao thông hoặc chuyên gia pháp lý để giải đáp thắc mắc của người dân, xử lý kịp thời các tin đồn, thông tin sai lệch về Luật TTATGTĐB. Ngoài ra, sử dụng các ứng dụng zalo hoặc tin nhắn SMS để gửi thông báo khẩn cấp, nhắc nhở về các chiến dịch kiểm tra, xử lý vi phạm hoặc

cảnh báo về các hành vi nguy hiểm phổ biến.

Đây là hình thức có tính lan tỏa mạnh, tương tác hai chiều nhanh, chi phí thấp, phù hợp với xu hướng truyền thông hiện đại. Nếu được triển khai bài bản, mạng xã hội sẽ trở thành "cầu nối" quan trọng đưa pháp luật đến gần hơn với người dân.

*Bốn là, quan tâm tuyên truyền trực quan bằng pano, áp phích, khẩu hiệu, tờ rơi. Phương pháp này rất gần gũi, dễ tiếp cận, đặc biệt ở vùng nông thôn, miền núi, nơi điều kiện tiếp cận internet còn hạn chế.*

Các hình thức bao gồm: Pano, áp phích, băng rôn, khẩu hiệu đặt tại nút giao thông trọng điểm, cổng trường học, bến xe, chợ trung tâm; cấp phát tờ rơi, sổ tay nhỏ hướng dẫn luật, biển báo, mức xử phạt vi phạm; thiết kế tranh cổ động với hình ảnh dễ nhớ, dễ thuộc.

Ưu điểm là tạo hiệu ứng thị giác mạnh, tác động thường xuyên đến người tham gia giao thông, nhắc nhở họ ngay tại nơi diễn ra hành vi.

*Năm là, quan tâm đẩy mạnh giáo dục pháp luật trong nhà trường.*

Nhà trường là môi trường lý tưởng để hình thành ý thức chấp hành pháp luật giao thông từ sớm. Hình thức tuyên truyền Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ trong trường học mang lại hiệu quả rất tích cực và đóng vai trò nền tảng trong việc

xây dựng văn hóa giao thông an toàn, văn minh cho thế hệ trẻ. Giúp trang bị kiến thức pháp luật thông qua các hoạt động như: Học sinh được phổ biến các quy định cơ bản của Luật Giao thông đường bộ, hệ thống biển báo, quy tắc giao thông an toàn (như đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn, đi đúng phần đường, không vượt đèn đỏ, cách qua đường an toàn, không lạng lách đánh võng); hình thành kỹ năng tham gia giao thông an toàn: Các em biết cách xử lý tình huống thực tế, phòng tránh tai nạn khi đi bộ, đi xe đạp, hoặc ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy.

Việc tuyên truyền thường xuyên giúp học sinh nhận thức rõ về sự nghiêm trọng của tai nạn giao thông và hậu quả của việc vi phạm pháp luật, từ đó tự giác hơn trong việc tuân thủ luật lệ; xây dựng văn hóa giao thông: Giáo dục sớm giúp hình thành thói quen tốt, tính kỷ luật, và ứng xử văn hóa khi tham gia giao thông, làm nền tảng cho việc trở thành công dân có trách nhiệm. Học sinh sau khi được giáo dục sẽ trở thành những "tuyên truyền viên" tích cực, nhắc nhở chính người thân, bạn bè của mình chấp hành luật giao thông, góp phần nâng cao ý thức của cả gia đình và cộng đồng, góp phần giảm thiểu tai nạn và ùn tắc.

Về lâu dài, việc hình thành thói quen và ý thức tốt từ khi còn ngồi trên ghế nhà trường sẽ góp phần giảm thiểu các vụ vi phạm và tai nạn giao thông,

đặc biệt là trong lứa tuổi thanh thiếu niên. Các hoạt động gồm: lồng ghép nội dung giáo dục an toàn giao thông vào môn Giáo dục công dân, Hoạt động trải nghiệm; tổ chức ngoại khóa, cuộc thi tìm hiểu luật giao thông dưới dạng sân khấu hóa, rung chuông vàng, tiểu phẩm; mô hình “Cổng trường an toàn giao thông” do Đoàn thanh niên, Hội phụ huynh phối hợp triển khai... Cách làm này vừa trang bị kiến thức, vừa rèn luyện kỹ năng thực hành, qua đó hình thành văn hóa giao thông ngay từ tuổi học đường.

*Sáu là, tuyên truyền qua phong trào, mô hình cộng đồng.*

Tỉnh Quảng Trị xác định, việc tuyên truyền Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ thông qua các phong trào, mô hình cộng đồng là một phương pháp hiệu quả nhằm nâng cao nhận thức, ý thức tự giác chấp hành pháp luật và xây dựng văn hóa giao thông trong Nhân dân. Trên địa bàn tỉnh đã xây dựng một số mô hình, phong trào như: Mô hình Khu dân cư, Tổ dân phố tự quản về An toàn giao thông, trong đó, cộng đồng dân cư tự xây dựng quy ước, cam kết về việc chấp hành Luật Giao thông, không vi phạm, không để xảy ra tai nạn giao thông trên địa bàn; tổ chức tuyên truyền tại các buổi họp tổ dân phố, khu dân cư; đưa tiêu chí chấp hành ATGT vào việc bình xét gia đình văn hóa, khu dân cư văn hóa hàng năm; phát huy vai trò của các tổ chức

đoàn thể... với mục tiêu: Mỗi người dân, mỗi hộ gia đình là một tuyên truyền viên tích cực; Phong trào “Toàn dân tham gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông” gắn với Cuộc vận động “Toàn dân đoàn kết xây dựng nông thôn mới, đô thị văn minh”; mô hình “Cổng trường an toàn giao thông”: tập trung vào môi trường học đường, thành lập đội Thanh niên xung kích, đội cờ đỏ hướng dẫn giao thông tại cổng trường vào giờ cao điểm; tổ chức các buổi tuyên truyền chuyên đề về ATGT; cam kết giữa nhà trường, phụ huynh và học sinh về việc chấp hành quy định: đội mũ bảo hiểm, không điều khiển xe khi chưa đủ tuổi, chưa có giấy phép lái xe...; mô hình “Đoạn đường tự quản”, “Bến xe văn minh - an toàn” do các tổ chức đoàn thể đảm nhận...

*Bảy là, kết hợp tuyên truyền với xử lý vi phạm.*

Hoạt động xử lý vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ là một kênh tuyên truyền pháp luật hiệu quả và trực tiếp, biến quy trình xử phạt trở thành một bài học thực tế, giúp người vi phạm và cộng đồng nhận thức sâu sắc về hậu quả của việc không chấp hành pháp luật. Hình thức này được triển khai thường xuyên, liên tục trên địa bàn tỉnh Quảng Trị thời gian qua. Các hoạt động bao gồm: Giải thích rõ ràng về hành vi vi phạm, cán bộ Cảnh sát giao thông phải giải thích cụ thể cho người vi phạm biết họ đã vi phạm điều,

khoản nào trong Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ (hoặc các văn bản quy định chi tiết); phân tích hậu quả và mức phạt, nhấn mạnh mức phạt tiền, hình thức phạt bổ sung (tước giấy phép lái xe, tạm giữ phương tiện) và đặc biệt là nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông và thiệt hại về người, tài sản; kết hợp phát các tờ rơi, tờ gấp pháp luật về Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ, các quy định về nồng độ cồn, tốc độ, hoặc các lỗi thường gặp, để người vi phạm mang về nghiên cứu và tự giác chấp hành; công khai hóa hoạt động xử lý vi phạm; tuyên truyền tại nơi giải quyết vi phạm... Xử lý vi phạm không chỉ là thực thi pháp luật mà còn là một cơ hội vàng để tuyên truyền. Khi người dân đã bị xử phạt, họ sẽ có tâm lý tìm hiểu và chấp hành nghiêm chỉnh hơn, từ đó hình thành thói quen và văn hóa giao thông an toàn.

Để duy trì và phát huy hiệu quả của công tác tuyên truyền, phổ biến Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, tỉnh Quảng Trị cần tiếp tục đổi mới, đa dạng hóa về hình thức, đặc biệt là ứng dụng công nghệ, mạng xã hội và thường xuyên, liên tục với nội dung trọng tâm, phù hợp với từng đối tượng. Chỉ khi pháp luật đi sâu vào nhận thức và trở thành ý thức tự thân của mỗi người dân, mục tiêu xây dựng một xã hội giao thông an toàn, văn minh mới đạt được sự bền vững trên địa bàn tỉnh. □

# VAI TRÒ CỦA GIA ĐÌNH

## trong giáo dục ý thức giao thông cho con em

### ■ THU HƯƠNG

**T**rong lịch sử hình thành và phát triển của đất nước ta, gia đình luôn đóng vai trò vô cùng quan trọng, là mạch ngầm nuôi dưỡng văn hóa, là nền tảng hình thành nhân cách con người và bản sắc dân tộc Việt Nam. Dấu văn hóa gia đình có nhiều biến đổi theo thời gian, nhưng những giá trị cốt lõi – tình yêu thương, sự sẻ chia, lòng nhân ái và trách nhiệm – vẫn được gìn giữ, trao truyền và lan tỏa qua các thế hệ. Chủ tịch Hồ Chí Minh từng khẳng định: “Quan tâm đến gia đình là đúng bởi nhiều gia đình cộng lại mới thành xã hội; gia đình tốt thì xã hội mới tốt, xã hội tốt thì gia đình càng tốt hơn; hạt nhân của xã hội là gia đình.” Gia đình không chỉ là nơi tái tạo sức lao động, nuôi dưỡng đời sống vật chất và tinh thần, mà còn là trường học đầu tiên và suốt đời của mỗi con người. Ở đó, trẻ em được dạy những bài học đầu tiên về đạo đức, nhân cách, cách ứng xử và ý thức chấp hành pháp luật – trong đó có pháp luật và văn hóa giao thông. Bởi vậy, việc hình thành ý thức giao thông của con em không thể chỉ trông chờ vào nhà trường hay xã hội, mà phải bắt đầu từ chính

trong mỗi mái ấm gia đình.

Nền văn hóa Việt Nam giàu tính nhân văn, luôn đề cao tinh thần cộng đồng và quý trọng sinh mạng con người. Những quan niệm giản dị mà sâu sắc như “Sức khỏe là vàng”, “Người sống đồng vàng” đã trở thành kim chỉ nam trong cách sống của người Việt. Soi chiếu vào thực tế hôm nay, việc xây dựng và lan tỏa văn hóa giao thông chính là biểu hiện cụ thể của những giá trị nhân văn đó. Tai nạn giao thông đang là một vấn đề nhức nhối, không chỉ cướp đi sinh mạng của hàng nghìn người mà còn để lại những mất mát, tổn thương sâu sắc cho nhiều gia đình. Theo thống kê của ngành Y tế, mỗi năm cả nước có khoảng 4.000 trẻ em bị thương, 2.000 trẻ em tử vong vì tai nạn giao thông (chiếm 24 đến 26% số trẻ em tử vong do tai nạn, thương tích); tỷ lệ trẻ dưới 14 tuổi chiếm 13,4% số ca chấn thương sọ não do tai nạn giao thông, trong đó gần 50% số trường hợp bị chấn thương sọ não do không đội mũ bảo hiểm<sup>(1)</sup>. Những con số ấy không chỉ là nỗi đau mà còn là lời nhắc nhở về trách nhiệm của mỗi gia đình trong việc bảo vệ con em mình.

Trong bối cảnh giao thông

ngày càng phức tạp, phương tiện cơ giới tăng nhanh, môi trường giao thông tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn, gia đình phải là “pháo đài đầu tiên” bảo vệ trẻ trước rủi ro. Mỗi bậc cha mẹ cần nhận thức rõ ràng, dạy con tuân thủ luật lệ giao thông chính là dạy con biết tôn trọng pháp luật, biết yêu quý sinh mạng con người, và quan trọng hơn là biết sống có trách nhiệm với cộng đồng. Trước hết, cha mẹ phải là tấm gương trực tiếp và sinh động nhất. Một hành động nhỏ như đội mũ bảo hiểm đúng cách, dừng xe trước vạch kẻ, nhường đường cho người đi bộ, qua đường đúng vị trí hay không vượt đèn đỏ sẽ gieo vào con trẻ bài học về sự tuân thủ và văn minh khi tham gia giao thông. Ngược lại, nếu người lớn tùy tiện, coi thường luật lệ thì rất khó có thể đòi hỏi con em mình hành xử đúng mực. Trẻ em không học nhiều từ lời nói, mà chủ yếu từ cách người lớn sống và hành động ứng xử mỗi ngày. Nhiều nghiên cứu tâm lý cho thấy, hành vi của trẻ chịu ảnh hưởng đến 70% từ môi trường gia đình – đặc biệt là từ cách ứng xử của cha mẹ.

Song song với việc làm gương, gia đình cần chủ động truyền dạy cho con những giá

trị đạo đức và tinh thần trách nhiệm. Hãy giúp con hiểu rằng tuân thủ luật giao thông không chỉ để tránh bị xử phạt, mà là để bảo vệ chính mình và người khác. Một lời dạy giản dị như “vượt đèn đỏ là có thể gây nguy hiểm cho người khác” sẽ giúp trẻ nhận ra rằng mỗi hành động thiếu ý thức đều có thể gây hậu quả nghiêm trọng. Khi trẻ hiểu được ý nghĩa nhân văn sâu xa ấy, các em sẽ tự giác hơn trong hành vi của mình.

Giáo dục ý thức giao thông cho trẻ cũng cần được thực hiện bằng phương pháp phù hợp với từng lứa tuổi. Với trẻ nhỏ, cha mẹ có thể dạy thông qua trò chơi, tranh vẽ, câu chuyện hoặc mô hình giao thông. Với học sinh lớn hơn, có thể kết hợp việc xem tin tức, phân tích các tình huống thực tế để rút kinh nghiệm. Cách giáo dục gần gũi, tự nhiên và kiên trì sẽ giúp trẻ dễ tiếp nhận hơn là những lời răn dạy khô khan.

Không chỉ dừng ở việc hướng dẫn và nhắc nhở, gia đình còn là cầu nối quan trọng giữa nhà trường và xã hội trong công tác giáo dục pháp luật về an toàn giao thông. Khi phụ huynh phối hợp chặt chẽ với giáo viên và chính quyền địa phương, trẻ sẽ được giáo dục toàn diện, thống nhất, tránh tình trạng “trên bảo dưới không nghe”. Gia đình có thể cùng nhà trường tổ chức các buổi sinh hoạt ngoại khóa, các cuộc thi tìm hiểu pháp luật hoặc tham gia các hoạt động cộng đồng như “Ngày hội an toàn giao thông”, “Tuần lễ đội mũ bảo hiểm cho trẻ em”... Những hoạt động này không chỉ giúp trẻ ghi nhớ kiến thức

mà còn hình thành ý thức tự giác và thái độ tích cực khi tham gia giao thông.

Để công tác giáo dục ý thức giao thông trong gia đình đạt hiệu quả cao, cần có những giải pháp cụ thể và thiết thực. Trước hết, cha mẹ phải luôn làm gương trong mọi hành vi khi tham gia giao thông – bởi gương sáng của người lớn là “bài học sống” quý giá nhất cho con. Bên cạnh đó, nên lồng ghép việc giáo dục an toàn giao thông vào các buổi sinh hoạt hằng ngày: qua những câu chuyện nhỏ, những hình ảnh trực quan, những cuộc trò chuyện thân tình. Gia đình cũng cần tạo điều kiện cho con được thực hành kỹ năng an toàn giao thông như hướng dẫn sang đường, đi xe đạp đúng luật, đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn. Đồng thời, không nên để trẻ điều khiển phương tiện cơ giới khi chưa đủ tuổi hoặc chưa được hướng dẫn an toàn.

Ngoài ra, mỗi gia đình cần gắn việc giáo dục ý thức giao thông với xây dựng nếp sống văn minh, gia đình văn hóa. Cùng với việc chấp hành pháp luật, cần khuyến khích con em ứng xử có văn hóa khi tham gia giao thông: biết nhường nhịn, không chen lấn, không nói lời thô tục, biết giúp đỡ người khác khi gặp sự cố trên đường. Khi ý thức văn hóa được vun đắp từ trong gia đình, xã hội sẽ có thêm những công dân nhân ái và có trách nhiệm.

Bên cạnh đó, chính quyền các cấp và các tổ chức xã hội cũng cần tạo điều kiện để các gia đình được tiếp cận thông tin, kiến thức pháp luật và kỹ năng an toàn giao

thông bằng nhiều hình thức và nhiều kênh thông tin khác nhau, phù hợp với tình hình thực tế địa phương và đối tượng tiếp cận. Các chương trình truyền thông, các chiến dịch như “An toàn giao thông cho nụ cười ngày mai”, “Mũ bảo hiểm cho trẻ em” cần được triển khai sâu rộng đến từng khu dân cư, từng hộ gia đình. Việc tôn vinh những gia đình gương mẫu, tổ chức tuyên dương kịp thời cũng là động lực để lan tỏa phong trào xây dựng văn hóa giao thông trong cộng đồng.

Có thể nói, gia đình chính là cái nôi nuôi dưỡng nhân cách, là nơi khởi đầu của mọi hành vi văn hóa. Mỗi lời nói, mỗi hành động của cha mẹ đều góp phần hình thành nên nhân cách và ý thức pháp luật của con em. Khi mỗi gia đình ý thức được vai trò của mình trong việc giáo dục con về an toàn giao thông, khi những bài học nhỏ được gieo mỗi ngày và trở thành thói quen, xã hội sẽ có thêm những công dân văn minh, biết tôn trọng luật lệ và trân quý sự sống. Giáo dục ý thức giao thông cho con em không chỉ là việc dạy “đi đúng luật”, mà còn là dạy cách sống biết tôn trọng, biết yêu thương và biết gìn giữ an toàn cho chính mình và cho người khác – đó cũng là biểu hiện sinh động nhất của một gia đình hạnh phúc, tiến bộ và văn minh.

-----  
(1) Số liệu đăng tải trên Báo Pháp luật Việt Nam điện tử tại địa chỉ <https://baophapluat.vn/cha-me-la-tam-guong-giup-tre-chap-hanh-luat-le-giao-thong-post524493.html>.

# Sự cần thiết PHẢI THAY ĐỔI HÀNH VI

## đối với người tham gia giao thông

■ NGUYỄN TIẾN NÊN

Tai nạn giao thông ở nước ta chủ yếu thường xảy ra trên các lĩnh vực đường bộ, đường thủy nội địa và đường sắt. Tỉnh Quảng Trị có đủ cả ba yếu tố trên, nhưng với bài viết này, xin đề cập thực trạng và sự cần thiết phải thay đổi hành vi trong chấp hành pháp luật về lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ.

Theo số liệu của Ủy ban an toàn giao thông (ATGT) quốc gia, nhờ thực hiện đồng bộ các giải pháp kiểm chế tai nạn giao thông (TNGT) theo tinh thần Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ<sup>1</sup> năm 2024 và các Nghị định, Thông tư hướng dẫn của Chính phủ. Trong 9 tháng năm 2025, cả nước xảy ra hơn 13.700 vụ TNGT, làm chết hơn 7.670 người, bị thương 9.185 người. Giảm cả 3 tiêu chí so với cùng kỳ năm 2024; trong đó, số vụ TNGT giảm 23%, số người chết giảm 6,5%, số người bị thương giảm gần 31%. Theo đánh giá chung, tình hình trật tự an toàn giao thông (TTATGT) đã được thiết lập, đạt mục tiêu giảm sâu cả 3 tiêu chí<sup>(1)</sup>.

Tuy vậy, công tác quản lý TTATGT còn tiềm ẩn nhiều nhức nhối, nhiều vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng còn xảy ra, số người chết và bị thương/mỗi vụ còn ở mức độ cao. Tổn thất do TNGT gây ra là vô cùng to lớn, để lại

gánh nặng hậu quả lâu dài cho nhiều gia đình và xã hội. Với tỉnh Quảng Trị chúng ta, điều lo ngại trên cũng không loại trừ. Kết quả điều tra về nguyên nhân các vụ TNGT đường bộ cho thấy, hầu hết đều do lỗi chủ quan của người điều khiển phương tiện. Hiện nay, các lỗi như uống rượu bia, sử dụng chất kích thích, không đội mũ bảo hiểm..vv đã được quản lý nghiêm ngặt. Tuy vậy, các lỗi chạy quá tốc độ, chở quá số người theo quy định; thiếu quan sát, đi không đúng phần đường, không thực hiện đúng quy tắc an toàn khi tránh, vượt, rẽ ngang, quay đầu; quy tắc an toàn từ đường nhánh, đường gom ra đường ưu tiên; sử dụng điện thoại trong khi điều khiển phương tiện... Nhiều vụ tai nạn có thể ngăn ngừa, nếu như có sự cảnh giác của người tham gia giao thông.

Nhìn chung, hầu hết các vụ TNGT thường xảy ra với những người trẻ tuổi, những người trong độ tuổi lao động; nhiều người là trụ cột gia đình. Sau tai nạn, cuộc sống của nhiều gia đình lâm vào túng quẫn, bi kịch. Người mang thương tật thì chạy chữa tốn kém, hoặc có thể mang di chứng vĩnh viễn; người kém may mắn hơn thì ra đi mãi mãi,

để lại nỗi đau cho người thân; một số khác sa vào lao lý hoặc ám ảnh tinh thần đến suốt đời.

Quảng Trị chúng ta có Quốc lộ 1A xuyên suốt từ đèo Ngang đến Hải Lăng, là trục giao thông huyết mạch quan trọng; có Quốc lộ 12A, Quốc lộ 9... nối liền với nước bạn Lào trong khu vực hành lang kinh tế Đông - Tây, địa hình đầy hiểm trở. Cùng với đó là hệ thống đường Hồ Chí Minh và đường cao tốc Bắc Nam, tạo ra một "bàn cờ" về hạ tầng giao thông. Trong khi đó, tại các xã, phường, mạng lưới giao thông nông thôn ngày càng được hoàn thiện, là điều kiện để Nhân dân phát triển kinh tế, văn hoá xã hội nhưng cũng từ đây tiềm ẩn nhiều rủi ro về ATGT.

Trong những năm qua, nhất là từ ngày 01/01/2025, khi Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 có hiệu lực. Với sự chỉ đạo quyết liệt của Ban ATGT tỉnh và các ngành chức năng, nhiều giải pháp đảm bảo TTATGT được triển khai thực hiện; công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật được đẩy mạnh; nhiều đợt cao điểm tuần tra, kiểm soát, xử phạt vi phạm được tăng cường, không chỉ ở các tuyến Quốc lộ mà ở cả các đường liên xã, nhờ đó tình hình và mức độ TNGT phần nào đã được kiểm chế. Tuy nhiên, để phòng ngừa bền vững các vụ TNGT, cần phải có những đợt phá trong thực hiện công tác đảm bảo TTATGT, nhất là tạo chuyển biến về ý thức và hành vi ứng xử có văn hoá của mỗi người khi tham gia giao thông.

Tất cả chúng ta đều thấy rằng, quy tắc an toàn và văn hoá ứng xử trong giao thông

đường bộ không quá phức tạp để mọi người hiểu và thực hiện. Nó chỉ đơn giản là không lái xe sau khi đã uống rượu, bia; không sử dụng điện thoại hay các thiết bị điện tử khác khi đang lái xe; chở đúng số người, đúng trọng tải theo quy định; đi đúng phần đường, đúng tốc độ của từng lộ trình; giảm tốc độ khi qua các giao lộ, qua khu vực đông người; dừng lại khi đèn đỏ, rẽ ngang phải có tín hiệu, đội mũ bảo hiểm cho những người ngồi trên xe máy; tôn trọng, giúp đỡ người khác khi tham gia giao thông, hỗ trợ nhau khi không may xảy ra tai nạn; đối với người đi bộ phải chú ý quan sát khi qua đường, để đảm bảo an toàn cho mình và người tham gia giao thông khác... Nhưng không phải ai cũng đều thực hiện được những điều đó, nên vẫn còn những hành vi thiếu văn hoá, coi thường luật lệ giao thông, thiếu tập trung khi điều khiển phương tiện. Và chính những hành vi ấy đang tạo nên nhiều bất cập trong thực hiện Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Thực trạng hiện nay cho thấy người điều khiển phương tiện, nhất là với xe máy, không phải ai cũng có Giấy phép lái xe như quy định; tình trạng chở quá số người, chạy quá tốc độ; các hành vi rú ga, nhấn còi ban đêm, lạng lách, đánh võng ở một số nơi vẫn còn diễn ra. Trên đường nông thôn một số địa phương, nhiều trường hợp không đội mũ bảo hiểm, hoặc có mang theo mũ nhưng chỉ treo ở xe để đối phó khi gặp lực lượng Cảnh sát giao thông. Nhiều trẻ em 13-14 tuổi, với những chiếc đầu trần chạy xe máy "vèo vèo", chở 3, chở 4...

Từ khi công tác kiểm tra, kiểm soát về TTATGT được triển khai tại các xã - phường, tình trạng này đã được ngăn chặn. Nhưng việc tuần tra đầu phải được tổ chức 24/24 nên ở một số nơi tình trạng này vẫn còn tiếp diễn và vấn đề TNGT luôn trở thành nỗi lo thường trực của cộng đồng, xã hội.

Tham gia giao thông là quyền, là nhu cầu chính đáng của mỗi người, giao thông góp phần quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội. Văn hóa giao thông yêu cầu mọi người cần thay đổi hành vi khi tham gia giao thông. Cần ý thức rằng, tham gia giao thông là hoạt động luôn tiềm ẩn nhiều nguy hiểm, từ một sơ suất nhỏ, một sự nóng vội hay từ một giây thiếu tập trung quan sát, đều có thể gây ra tai nạn nghiêm trọng, có thể cướp đi sinh mạng của mình và nhiều người khác. Thiết nghĩ, để đảm bảo bình yên, hạnh phúc cho bản thân, gia đình và xã hội, chúng ta phải xem công tác đảm bảo TTATGT là nhiệm vụ hết sức cấp bách, không chỉ là trọng trách của cấp ủy, chính quyền, của hệ thống chính trị, đoàn thể hay của lực lượng Công an, mà còn là nghĩa vụ, trách nhiệm của từng gia đình và cá nhân trong cộng đồng. Chỉ khi thấu hiểu sâu sắc, nỗi đau về sự mất mát từ tai nạn giao thông, hiểu đúng các quy định của pháp luật chúng ta mới có ý thức tự giác thay đổi hành vi, tự giác thực hiện văn hóa giao thông, góp phần đem lại cuộc sống bình yên, hạnh phúc cho bản thân, gia đình và cộng đồng xã hội.

-----  
(1) Số liệu đăng trên Báo Thông tấn xã Việt Nam ngày 08/10/2025.

# Bài học từ mẫu chuyện

## “Gương mẫu tôn trọng luật lệ giao thông” của Bác

Hàng ngày, Bác thường căn dặn các chiến sĩ cảnh vệ phải luôn có ý thức tổ chức, kỷ luật, triệt để tôn trọng nội quy chung. Bác bảo: “Khi bàn bạc công việc gì, đã quyết thì phải triệt để thi hành. Nếu đặt ra cho mình những việc phải làm thì cương quyết thực hiện cho bằng được”.

Một hôm Bác đến thăm một ngôi chùa lịch sử. Đúng dịp lễ nên khách nước ngoài và Nhân dân đến chùa rất đông. Bác vừa vào chùa, vị sư cả liền ra đón Bác và khẩn khoản xin Bác đừng cởi dép. Bác không đồng ý. Đến thêm chùa, Bác dừng lại để dép ở ngoài rồi mới bước vào, và giữ đúng mọi nghi thức như người dân đến lễ.

Trên đường từ chùa về nhà, xe đang bon bon, bỗng đèn đỏ ở một ngã tư bật lên. Đường phố đứng lúc đông người. Xe chở Bác cũng như các xe khác đều dừng lại cả.

Mọi người trong xe lo lắng nhìn nhau. Nếu Nhân dân trông thấy Bác, họ sẽ ùa ra ngã tư này thì dễ gây tắc nghẽn. Nghĩ vậy, cả xe bèn cử một chiến sĩ cảnh vệ chạy đến bực yêu cầu công an giao thông mở đường cho xe Bác. Nhưng Bác đã hiểu ý. Bác ngăn lại rồi bảo: Các chú không được làm như thế. Phải gương mẫu tôn trọng luật lệ giao thông, không nên bắt người khác nhường quyền ưu tiên cho mình.

Ai cũng thấm thía lời Bác dạy...

Một câu chuyện nhỏ nhưng lại là một bài học đạo đức lớn đã để lại trong chúng ta biết bao suy nghĩ và cảm xúc: Bác đã dạy chúng ta một bài học sâu sắc về cách sống, ý thức tổ chức, kỷ luật và phải biết tuân thủ những quy tắc chung đã được đặt ra. Bác đã cho chúng ta một bài học thiết thực về chân lí sống “mình vì mọi người”. Không phải chỉ ở chuyện giao thông mà tất cả mọi chuyện, chúng ta đều nên thấm nhuần sâu sắc, kiên trì học tập và làm theo tư tưởng, đạo đức, phong cách của Bác, cho dù đó là một

cử chỉ, hành vi đời thường; hãy đổi mới tư duy, kiên trì, quyết tâm sửa đổi lề lối làm việc, dù đó là một việc nhỏ, hãy đề cao tinh thần trách nhiệm trong thực hiện nhiệm vụ, làm việc gì cũng cần phải tâm huyết, trách nhiệm, thực hiện đúng nội quy, quy định.

Bên cạnh đó, câu chuyện còn nói lên việc người người đứng đầu phải thực sự gương mẫu, là tấm gương sáng cho mọi người noi theo. Bác nói: “Muốn hướng dẫn Nhân dân, mình phải làm mực thước cho người ta bắt chước”; “Tự mình phải chính trước, mới giúp người khác chính. Mình không chính mà muốn người khác chính là vô lý”....Quần chúng chỉ quý mến những người có tư cách đạo đức. Điều này càng đòi hỏi mỗi cán bộ, đảng viên, nhất là Lãnh đạo chủ chốt từ việc nhỏ đến lớn, từ việc riêng đến việc chung, từ trong cuộc sống đến công việc thường ngày luôn luôn phải nỗ lực thực hiện tốt phương châm “Nói đi đôi với làm” và làm “đúng quy định”.□

## Ở bình yên

**C**hẳng phân biệt lớn bé trẻ già  
Chẳng cứ đàn ông, cứ đàn bà  
Ta xem thường nó liền rước họa  
Nguy cơ cảnh báo đến mọi nhà

Tai nạn giao thông chẳng tha ai  
Nhắc người điều khiển tránh lai rai  
Nồng độ cùng bao điều nên biết  
Hành trình thông suốt chặng đường dài

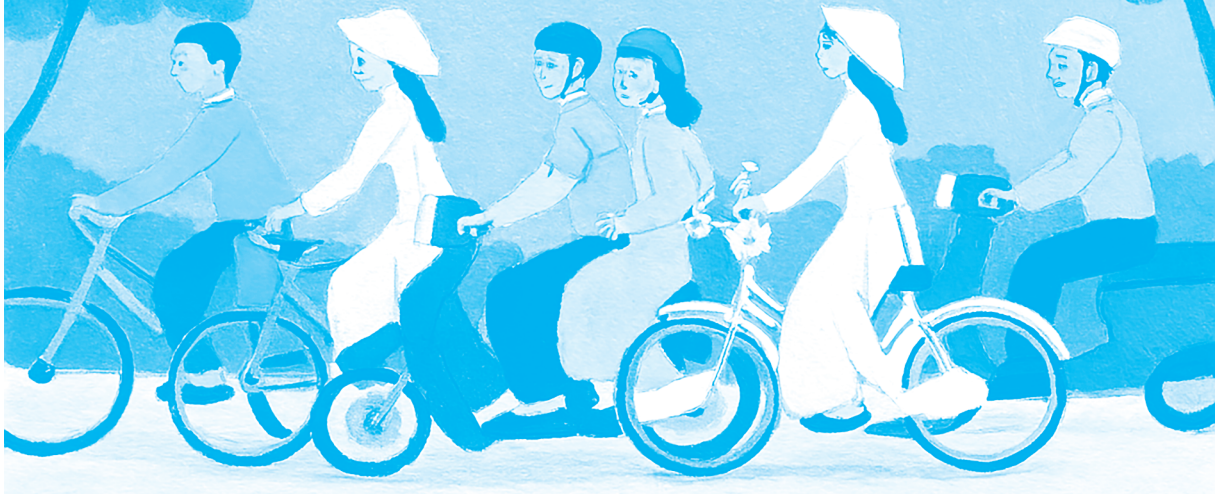
Ngồi sau tay lái phải dẫn đo  
Phía trước khó lường bao rủi ro  
Cẩn trọng mỗi hành vi xử lý  
Khỏi bao tai họa xảy bất ngờ

Mong mỗi chuyến đi được bình an  
Hạnh phúc cho mình, cho cháu con  
Tham gia giao thông cần phải nắm  
Quy tắc an toàn chớ chủ quan

Đường sá mỗi ngày mỗi tốt lên  
Nhà nhà phương tiện sắm đắt tiền  
Chỉ mong luật giao thông đường bộ  
Người người nắm chắc ắt bình yên...!

10-2025

**NGUYỄN TIẾN NÊN**



# TÌM HIỂU MỘT SỐ QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

## I. Điểm của giấy phép lái xe

### **Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 quy định điểm của giấy phép lái xe như sau:**

1. Điểm của giấy phép lái xe được dùng để quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe trên hệ thống cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bao gồm 12 điểm. Số điểm trừ mỗi lần vi phạm tùy thuộc tính chất, mức độ của hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Dữ liệu về điểm trừ giấy phép lái xe của người vi phạm sẽ được cập nhật vào hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi quyết định xử phạt có hiệu lực thi hành và thông báo cho người bị trừ điểm giấy phép lái xe biết.

2. Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm và không bị trừ điểm trong thời hạn 12 tháng từ ngày bị trừ điểm gần nhất thì được phục hồi đủ 12 điểm.

3. Trường hợp giấy phép lái xe bị trừ hết điểm thì người có giấy phép lái xe không được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo giấy phép lái xe đó. Sau thời hạn ít nhất là 06 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe được tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định tại khoản 7 Điều 61 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 do lực lượng Cảnh sát giao thông tổ chức, có kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm.

4. Giấy phép lái xe sau khi đổi, cấp lại, nâng hạng được giữ nguyên số điểm của giấy phép lái xe trước khi đổi, cấp lại, nâng hạng.

5. Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe.

6. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 Điều này; quy định trình tự, thủ tục, thẩm quyền trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe; quy định lộ trình thực hiện Điều này. Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết khoản 3 Điều này.

## II. Sử dụng đèn

### **Điều 20 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 quy định sử dụng đèn như sau:**

1. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ phải bật đèn chiếu sáng phía trước trong thời gian từ 18 giờ ngày hôm trước đến 06 giờ ngày hôm sau hoặc khi có sương mù, khói, bụi, trời mưa, thời tiết xấu làm hạn chế tầm nhìn.

2. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải tắt đèn chiếu xa, bật đèn chiếu gần trong các trường hợp sau đây:

a) Khi gặp người đi bộ qua đường;

b) Khi đi trên các đoạn đường qua khu đông dân cư có hệ thống chiếu sáng đang hoạt động;

c) Khi gặp xe đi ngược chiều, trừ trường hợp dải phân cách có khả năng chống chói;

d) Khi chuyển hướng xe tại nơi đường giao nhau.

3. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng khi thực hiện công việc trên đường bộ phải bật sáng đèn cảnh báo màu vàng.

## III. Sử dụng tín hiệu còi

### **Điều 21 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 quy định sử dụng tín hiệu còi như sau:**

1. Chỉ được sử dụng tín hiệu còi của phương tiện tham gia giao thông đường bộ trong các trường hợp sau đây:

a) Báo hiệu cho người tham gia giao thông đường bộ khi xuất hiện tình huống có thể mất an toàn giao thông;

b) Báo hiệu chuẩn bị vượt xe.

2. Không sử dụng còi liên tục; không sử dụng còi có âm lượng không đúng quy định; không sử dụng còi trong thời gian từ 22 giờ ngày hôm trước đến 05 giờ ngày hôm sau trong khu đông dân cư, khu vực cơ sở khám bệnh, chữa bệnh, trừ xe ưu tiên.

**IV. Một số mức xử phạt giao thông đối với xe máy đáng chú ý theo quy định của Nghị định 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe**

**(1) Mức phạt nồng độ cồn**

Lỗi vi phạm	Mức phạt	Căn cứ pháp lý
Chưa vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc chưa vượt quá 0,25 miligam/1 lít khí thở	+ Phạt tiền từ 2 triệu đồng đến 3 triệu đồng  + Trừ 04 điểm GPLX	+ Điểm a khoản 6 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP  + Điểm b khoản 13 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
Vượt quá 50 miligam đến 80 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,25 miligam/1 lít khí thở	+ Phạt tiền từ 6 triệu đồng đến 8 triệu đồng  + Trừ 10 điểm GPLX	+ Điểm b khoản 8 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP  + Điểm d khoản 13 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
Vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,4 miligam/1 lít khí thở	Phạt tiền từ 8 triệu đồng đến 10 triệu đồng  Tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 22 đến 24 tháng	+ Điểm d khoản 9 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP  + Điểm c khoản 12 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP

**(2) Mức phạt vượt đèn đỏ**

Lỗi vi phạm	Mức phạt	Căn cứ pháp lý
Vượt đèn đỏ (Không gây tai nạn giao thông)	+ Bị phạt tiền từ 4.000.000 đồng đến 6.000.000 đồng. + Bị trừ điểm giấy phép lái xe 04 điểm.	+ Điểm c khoản 7 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP + Điểm b khoản 13 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
Vượt đèn đỏ (Gây tai nạn giao thông)	+ Bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 14.000.000 đồng. + Bị trừ điểm giấy phép lái xe 10 điểm.	+ Điểm b khoản 10 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP + Điểm d khoản 13 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP

**(3) Mức phạt xe máy đèn vạch dừng đèn đỏ**

Lỗi vi phạm	Mức phạt	Căn cứ pháp lý
Xe máy đèn vạch dừng đèn đỏ (Không gây tai nạn giao thông)	+ Bị phạt tiền từ 200.000 đồng đến 400.000 đồng.	Điểm a khoản 1 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
Xe máy đèn vạch dừng đèn đỏ (Gây tai nạn giao thông)	+ Bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 14.000.000 đồng. + Bị trừ điểm giấy phép lái xe 10 điểm	+ Điểm b khoản 10 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP + Điểm d khoản 13 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP

**(4) Mức phạt xe máy đi sai làn đường**

Lỗi vi phạm	Mức phạt	Căn cứ pháp lý
Đi sai làn đường (Không gây tai nạn giao thông)	+ Bị phạt tiền từ 600.000 đồng đến 800.000 đồng.	Điểm d khoản 3 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
Đi sai làn đường (Gây tai nạn giao thông)	+ Bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 14.000.000 đồng. + Bị trừ điểm giấy phép lái xe 10 điểm	+ Điểm a khoản 10 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP; + Điểm d khoản 13 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP

**(5) Mức phạt xe máy chở quá số người quy định**

Lỗi vi phạm	Mức phạt	Căn cứ pháp lý
Chở theo 02 người trên xe, trừ trường hợp chở người bệnh đi cấp cứu, trẻ em dưới 12 tuổi, người già yếu hoặc người khuyết tật, áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật	+ Bị phạt tiền từ 400.000 đồng đến 600.000 đồng.	Điểm g khoản 2 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
Chở theo từ 03 người trở lên trên xe	+ Bị phạt tiền từ 600.000 đồng đến 800.000 đồng. + Trừ 02 điểm GPLX	+ Điểm b khoản 3 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP + Điểm a khoản 13 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP

**(6) Mức phạt không bằng lái xe máy**

Lỗi vi phạm	Mức phạt	Căn cứ pháp lý
Không mang theo bằng lái xe	Bị phạt tiền từ 200.000 đồng đến 300.000 đồng.	Điểm d khoản 2 Điều 18 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
Không có bằng lái xe	- Đối với xe có dung tích xi-lanh đến 125 cm <sup>3</sup> hoặc có công suất động cơ điện đến 11 kW và các loại xe tương tự: Phạt tiền từ 2.000.000 đồng đến 4.000.000 đồng.	+ Điểm a khoản 5 Điều 18 Nghị định 168/2024/NĐ-CP

Không có bằng lái xe	- Đối với xe có dung tích xi-lanh trên 125 cm <sup>3</sup> trở lên hoặc có công suất động cơ điện trên 11 kW và xe mô tô ba bánh: Phạt tiền từ 6.000.000 đồng đến 8.000.000 đồng. -Đối với xe máy chuyên dùng: Phạt tiền từ 4.000.000 đồng đến 6.000.000 đồng.	+ Điểm b khoản 7 Điều 18 Nghị định 168/2024/NĐ-CP  + Khoản 2 Điều 19 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
----------------------	---	---

**(7) Mức phạt quá tốc độ xe máy**

Lỗi vi phạm	Mức phạt	Căn cứ pháp lý
Từ 05 km/h đến dưới 10 km/h	Từ 400.000 đồng đến 600.000 đồng	Điểm b khoản 2 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
Từ 10 km/h đến 20 km/h	Từ 800.000 đồng đến 1.000.000 đồng	Điểm a khoản 4 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP
Trên 20 km/h	Từ 6.000.000 đồng đến 8.000.000 đồng	Điểm a khoản 8 Nghị định 168/2024/NĐ-CP

**\* Bên cạnh đó:**

+ Điều khiển xe thành nhóm từ 02 xe trở lên chạy quá tốc độ quy định: Phạt tiền từ 8.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng (điểm b khoản 9 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP).

+ Điều khiển xe chạy quá tốc độ quy định gây tai nạn giao thông: Phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 14.000.000 đồng (điểm a khoản 10 Điều 7 Nghị định 168/2024/NĐ-CP).

**PHÒNG PBGDPL&TDTHPL**

# GIỚI THIỆU VĂN BẢN

## **1. Ngày 27/06/2024, Quốc hội đã ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Luật số 36/2024/QH15)**

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ gồm 9 chương, 89 điều quy định về quy tắc, phương tiện, người tham gia giao thông đường bộ, chỉ huy, điều khiển, tuần tra, kiểm soát, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ, trách nhiệm quản lý nhà nước và trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Luật quy định các hành vi bị nghiêm cấm sau: Điều khiển xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ không có giấy phép lái xe theo quy định của pháp luật; điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ không có giấy phép lái xe hoặc chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ, bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng. Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn. Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong cơ thể có chất ma túy hoặc chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng. Xúc phạm, đe dọa, cản trở, chống đối hoặc không chấp hành hiệu lệnh, hướng dẫn, yêu cầu kiểm tra, kiểm soát của người thi hành công vụ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Đưa xe, tổ chức đưa xe, xúi giục, giúp sức, cổ vũ đua xe trái phép; điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ lạng lách, đánh võng, rú ga liên tục. Dùng tay cầm và sử dụng điện thoại hoặc thiết bị điện tử khác khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đang di chuyển trên đường bộ. Giao xe cơ giới, xe máy chuyên dùng cho người không đủ điều kiện theo quy định của pháp luật để điều khiển xe tham gia giao thông đường bộ. Đưa xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm quy định của pháp luật về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phương tiện khác không đủ điều kiện theo quy định của pháp luật để tham gia giao thông đường

bộ. Nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm quy định của pháp luật về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. Cải tạo xe ô tô loại khác thành xe ô tô chở người, trừ cải tạo thành xe ô tô chở người phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh. Cải tạo trái phép; cố ý can thiệp làm sai lệch chỉ số trên đồng hồ báo quãng đường đã chạy của xe ô tô; cắt, hàn, tẩy xóa, đục sửa, đóng lại trái phép số khung, số động cơ của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng. Cố ý can thiệp, thay đổi phần mềm điều khiển của xe, động cơ của xe đã được đăng ký với cơ quan quản lý, nhằm mục đích gian lận kết quả kiểm tra, thử nghiệm, kiểm định; thuê, mượn phụ tùng xe cơ giới chỉ để thực hiện việc kiểm định. Chở hàng hóa vượt quá khối lượng toàn bộ, tải trọng trục, kích thước cho phép của xe hoặc vượt quá tải trọng, kích thước giới hạn cho phép của đường bộ khi chưa được cơ quan quản lý cấp phép hoặc không bảo đảm yêu cầu theo quy định của Luật này; chở hàng hóa trên xe có quy định phải chằng buộc nhưng không chằng buộc hoặc chằng buộc không đúng quy định của pháp luật; chở quá số người theo quy định của pháp luật. Vận chuyển hàng hóa cấm lưu hành, vận chuyển trái phép hoặc không thực hiện đầy đủ các quy định của pháp luật về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, động vật hoang dã. Đe dọa, xúc phạm, tranh giành, lôi kéo hành khách; đe dọa, cưỡng ép hành khách sử dụng dịch vụ ngoài ý muốn; chuyển tải, xuống khách hoặc các hành vi khác nhằm trốn tránh phát hiện xe chở quá tải, quá số người theo quy định của pháp luật. Lắp đặt, sử dụng thiết bị âm thanh, ánh sáng trên xe cơ giới, xe máy chuyên dùng gây mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Sản xuất, sử dụng, mua, bán trái phép biển số xe; điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng gắn biển số xe không do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp, gắn biển số xe không đúng vị trí; bẻ cong, che lấp biển số xe; làm thay đổi chữ,

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

số, màu sắc, hình dạng, kích thước của biển số xe. Làm gián đoạn hoạt động hoặc làm sai lệch dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình, camera lắp trên xe theo quy định của Luật này. Hủy hoại, làm hư hỏng, làm mất tác dụng thiết bị điều khiển, giám sát giao thông đường bộ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ. Đặt, để chướng ngại vật, vật cản khác trái phép trên đường bộ; rải vật sắc nhọn, đổ chất gây trơn trượt trên đường bộ; làm rơi vãi đất đá, hàng hóa, vật liệu xây dựng, phế thải trên đường bộ; đổ, xả thải, làm rơi vãi hóa chất, chất thải gây mất an toàn giao thông đường bộ. Cản trở người, phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ; ném gạch, đất, đá, cát hoặc vật thể khác vào người, phương tiện đang tham gia giao thông trên đường bộ. Lợi dụng, lạm dụng nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ để thực hiện hành vi vi phạm pháp luật, những nhiễu, xâm phạm lợi ích của Nhà nước, quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn, nghề nghiệp của bản thân hoặc người khác để vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc can thiệp, tác động vào quá trình xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Sử dụng quyền của xe ưu tiên khi không thực hiện nhiệm vụ theo quy định của pháp luật; lắp đặt, sử dụng thiết bị phát tín hiệu ưu tiên không đúng quy định của pháp luật. Không khai báo, khai báo gian dối hoặc cung cấp thông tin, tài liệu không đúng sự thật để trốn tránh trách nhiệm khi bị phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Bỏ trốn sau khi gây tai nạn giao thông đường bộ để trốn tránh trách nhiệm; khi có điều kiện mà cố ý không cứu giúp người bị tai nạn giao thông đường bộ; xâm phạm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người bị nạn, người gây tai nạn giao thông đường bộ hoặc người giúp đỡ, cứu chữa, đưa người bị nạn đi cấp cứu; lợi dụng việc xảy ra tai nạn giao thông đường

bộ để hành hung, đe dọa, xúi giục, gây sức ép, làm mất trật tự, cản trở việc xử lý tai nạn giao thông đường bộ. Điều khiển vật thể bay, tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ hoạt động trong phạm vi khổ giới hạn đường bộ gây cản trở hoặc nguy cơ mất an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ, trừ tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ được cấp phép bay. Hành vi khác vi phạm quy tắc giao thông đường bộ quy định tại Chương II của Luật này.

Luật số 36/2024/QH15 có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025.

**2. Ngày 15/11/2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 151/2024/NĐ-CP về quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.**

Nghị định số 151/2024/NĐ-CP quy định chi tiết về một số điều và biện pháp thi hành luật trật tự, an toàn giao thông đường bộ bao gồm:

1. Điều 6 về giáo dục kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Khoản 3 Điều 7 về Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; việc thu thập, quản lý, khai thác thông tin trong Cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

3. Khoản 6 Điều 27 về quản lý, lắp đặt, sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên và trình tự, thủ tục cấp mới, cấp lại, thu hồi giấy phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên.

4. Khoản 5 Điều 35 về lắp thiết bị giám sát hành trình đối với xe ô tô kinh doanh vận tải; lắp thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe đối với xe ô tô chở người từ 08 chỗ trở lên (không kể chỗ của người lái xe) kinh doanh vận tải, xe ô tô đầu kéo, xe cứu thương, xe cứu hộ giao thông đường bộ; cấp phép hoạt động đối với phương tiện giao thông thông minh; điều kiện hoạt động của xe thô sơ.

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

5. Điểm a khoản 1 Điều 46 về màu sơn của xe ô tô kinh doanh vận tải chở trẻ em mầm non, học sinh.

6. Điểm đ khoản 4 Điều 52 về trường hợp cần thiết phải có người, phương tiện hỗ trợ lái xe, cảnh báo cho người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ khác và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường bộ đối với xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng lưu hành trên đường bộ.

7. Khoản 4 Điều 55 về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với xe ô tô của người nước ngoài đăng ký tại nước ngoài có tay lái ở bên phải tham gia giao thông tại Việt Nam; xe cơ giới nước ngoài do người nước ngoài đưa vào Việt Nam du lịch.

Nghị định này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài liên quan đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Nghị định số 151/2024/NĐ-CP có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025.

**3. Ngày 26/12/2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 168/2024/NĐ-CP về quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe.**

Nghị định số 168/2024/NĐ-CP quy định về xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ bao gồm: hành vi vi phạm hành chính; hình thức, mức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả đối với từng hành vi vi phạm hành chính; thẩm quyền lập biên bản, thẩm quyền xử phạt, mức phạt tiền cụ thể theo từng chức danh đối với hành vi vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; mức trừ điểm giấy phép lái xe đối với từng hành vi vi phạm hành chính; trình tự, thủ tục, thẩm quyền trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép

lái xe để quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe. Các hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực quản lý nhà nước khác liên quan đến trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ mà không quy định tại Nghị định này thì áp dụng quy định tại các Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong các lĩnh vực đó để xử phạt.

Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025.

**4. Ngày 10/12/2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 156/2024/NĐ-CP về đấu giá biển số xe.**

Nghị định số 156/2024/NĐ-CP quy định chi tiết Điều 37 và Điều 38 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 về đấu giá biển số xe, bao gồm biển số xe đưa ra đấu giá, giá khởi điểm, tiền đặt trước, bước giá, tiền bán hồ sơ, hình thức, phương thức, trình tự, thủ tục đấu giá biển số xe, quyền và nghĩa vụ của người trúng đấu giá biển số xe, thu, nộp, xử lý tiền đặt trước, hoàn tiền trúng đấu giá. Điều 12 Nghị định số 156/2024/NĐ-CP quy định quy chế đấu giá, căn cứ kế hoạch tổ chức đấu giá, tổ chức hành nghề đấu giá tài sản ban hành Quy chế đấu giá, gồm các nội dung sau: Danh sách biển số xe đưa ra đấu giá; thời gian đấu giá; giá khởi điểm, bước giá; tài khoản thanh toán tiền đặt trước tham gia đấu giá; cách thức tham gia đấu giá.

Nghị định số 156/2024/NĐ-CP có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025.

**5. Ngày 18/12/2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 161/2024/NĐ-CP quy định về Danh mục hàng hóa nguy hiểm, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm và trình tự, thủ tục cấp giấy phép, cấp giấy chứng nhận hoàn thành chương trình tập huấn cho người lái xe hoặc người áp tải vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên đường bộ.**

Nghị định số 161/2024/NĐ-CP quy định Danh mục hàng hóa nguy hiểm, việc vận

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

chuyển hàng hóa nguy hiểm, cấp giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, cấp giấy chứng nhận hoàn thành chương trình tập huấn cho người lái xe hoặc người áp tải vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Đối với hoạt động vận chuyển các chất phóng xạ thực hiện theo quy định của pháp luật về vận chuyển năng lượng nguyên tử. Đối với hoạt động vận chuyển vũ khí, vật liệu nổ, công cụ hỗ trợ, tiền chất thuốc nổ, pháo thực hiện theo quy định của pháp luật về vũ khí, vật liệu nổ, công cụ hỗ trợ, tiền chất thuốc nổ và pháo. Đối với các hàng hóa nguy hiểm là chất thải nguy hại thực hiện theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường. Đối với trường hợp có quy định khác nhau giữa Nghị định này với quy định của pháp luật về vận chuyển năng lượng nguyên tử, vũ khí, vật liệu nổ, công cụ hỗ trợ, tiền chất thuốc nổ và pháo, bảo vệ môi trường, phòng cháy và chữa cháy thì thực hiện theo quy định của pháp luật về vận chuyển năng lượng nguyên tử, vũ khí, vật liệu nổ, công cụ hỗ trợ, tiền chất thuốc nổ và pháo. Đối với vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng đường bộ qua biên giới trong khuôn khổ Hiệp định, Nghị định thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ và các Phụ lục của Nghị định thư, các chứng chỉ đào tạo về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng đường bộ được cấp bởi cơ quan có thẩm quyền của bên ký kết khác được chấp thuận sử dụng khi vận chuyển trên lãnh thổ Việt Nam.

Nghị định này áp dụng với tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Nghị định số 161/2024/NĐ-CP có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025.

**6. Ngày 26/12/2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 166/2024/NĐ-CP quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới; tổ chức, hoạt động của cơ sở đăng kiểm; niên hạn sử dụng của xe cơ giới.**

Nghị định số 166/2024/NĐ-CP quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới, bao gồm: kiểm định xe ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ; kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy. Tổ chức, hoạt động của cơ sở đăng kiểm. Niên hạn sử dụng đối với các loại xe ô tô chở hàng, bao gồm cả xe ô tô chở hàng chuyên dùng; xe ô tô chở người có số người cho phép chở từ 09 người trở lên, không kể người lái xe; xe ô tô chở trẻ em mầm non, xe ô tô chở học sinh, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ và xe chở người bốn bánh có gắn động cơ. Điều 4 Nghị định số 166/2024/NĐ-CP quy định điều kiện chung của kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới như sau:

- Đáp ứng các điều kiện về cơ sở vật chất, cơ cấu tổ chức, nhân lực và hệ thống quản lý chất lượng theo quy định tại Nghị định này và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở vật chất kỹ thuật và vị trí cơ sở đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy (sau đây viết tắt là Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở đăng kiểm).

- Có đăng kiểm viên phù hợp với chức năng của cơ sở đăng kiểm. Đăng kiểm viên gồm: đăng kiểm viên hạng I, đăng kiểm viên hạng II, đăng kiểm viên hạng III.

- Có giấy tờ, tài liệu theo quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đất đai; kết nối giao thông và đấu nối đường bộ theo quy định; bảo vệ môi trường, an toàn, vệ sinh lao động, phòng cháy và chữa cháy và pháp luật khác có liên quan khi xây dựng, đưa cơ sở đăng kiểm vào hoạt động.

Nghị định 166/2024/NĐ-CP có hiệu lực

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

thi hành kể từ ngày 01/01/2025, trừ điểm đ khoản 1 Điều 16 của Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2026.

**7. Ngày 18/12/2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 160/2024/NĐ-CP quy định về hoạt động đào tạo và sát hạch lái xe.**

Nghị định số 160/2024/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ về hoạt động đào tạo và sát hạch lái xe, gồm: hình thức đào tạo lái xe khác; điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô của cơ sở đào tạo lái xe ô tô; tiêu chuẩn của giáo viên dạy lái xe; trình tự, thủ tục kiểm tra, đánh giá để cấp, cấp lại và thu hồi giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe; cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép xe tập lái; cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép đào tạo lái xe; điều kiện kinh doanh dịch vụ sát hạch lái xe của trung tâm sát hạch lái xe; trình tự, thủ tục kiểm tra, đánh giá để cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép sát hạch; điều kiện sân tập lái để sát hạch lái xe mô tô; trình tự, thủ tục kiểm tra, đánh giá để cấp, cấp lại và thu hồi chấp thuận hoạt động của sân tập lái để sát hạch lái xe mô tô. Điều 23 Nghị định số 160/2024/NĐ-CP quy định điều kiện chung của hoạt động trung tâm sát hạch lái xe như sau:

1. Trung tâm sát hạch lái xe là tổ chức hoạt động kinh doanh dịch vụ.

2. Điều kiện về nhân lực của trung tâm sát hạch lái xe

a) Giám đốc, Phó giám đốc; Giám đốc có bằng tốt nghiệp trung cấp trở lên;

b) Có kỹ thuật viên công nghệ thông tin phục vụ các nội dung sát hạch;

c) Có nhân viên nghiệp vụ để thực hiện các công việc: phục vụ sát hạch thực hành lái xe trong sân sát hạch; quản lý thí sinh, nhận, trả và lưu trữ hồ sơ.

Nghị định số 160/2024/NĐ-CP có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025.

**8. Ngày 26/12/2024, Chính phủ ban hành Nghị định số 165/2024/NĐ-CP quy**

**định chi tiết, hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường bộ và Điều 77 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.**

Nghị định số 165/2024/NĐ-CP áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, sử dụng, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ, thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đường bộ, cơ sở dữ liệu đường bộ và giao thông thông minh. Điều 9 Nghị định số 165/2024/NĐ-CP quy định trách nhiệm quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ như sau:

1. Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng quốc lộ, trừ quốc lộ quy định tại khoản 1 Điều 4, khoản 1 Điều 5 và khoản 1 Điều 6 của Nghị định này và quốc lộ đang trong thời hạn thực hiện hợp đồng đối tác công tư; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ Nhà nước đã giao doanh nghiệp nhà nước đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì.

2. Ủy ban nhân dân các cấp tổ chức quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường địa phương thuộc phạm vi quản lý, quốc lộ quy định tại khoản 4 Điều 8 Luật Đường bộ và khoản 1 Điều 4, khoản 1 Điều 5, khoản 1 Điều 6 của Nghị định này.

3. Người quản lý, sử dụng đường bộ có trách nhiệm trực tiếp tổ chức thực hiện quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ thuộc phạm vi quản lý và các công việc sau:

a) Lập, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt kế hoạch quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ;

b) Tổ chức thực hiện công tác quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì kết cấu hạ tầng đường bộ được giao;

c) Tổ chức thực hiện công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ theo quy định tại Điều 21 Luật Đường bộ, Điều 20 của Nghị định này; phát hiện, ngăn chặn, xử lý các hành vi bị nghiêm cấm đối với kết cấu hạ tầng đường bộ quy định tại khoản 1, khoản 2 và

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

khoản 3 Điều 7 Luật Đường bộ, các hành vi vi phạm hành chính đối với kết cấu hạ tầng đường bộ;

d) Thực hiện các công việc khác về quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì theo quy định của Luật Đường bộ, quy định tại Nghị định này và quy định của pháp luật có liên quan.

Nghị định số 165/2024/NĐ-CP có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025.

### **9. Ngày 15/11/2024, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 19/2024/QĐ- TTg quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp.**

Quyết định số 19/2024/QĐ-TTg quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới lắp động cơ nhiệt nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp tại Việt Nam. Quyết định này không áp dụng đối với: Xe cơ giới thuộc phạm vi quản lý của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh; Xe cơ giới được nhập khẩu hoặc sản xuất, lắp ráp tại Việt Nam để nghiên cứu khoa học; nghiên cứu phục vụ sản xuất; trưng bày, giới thiệu tại hội chợ, triển lãm thương mại; Xe cơ giới sản xuất, lắp ráp để xuất khẩu; e cơ giới được nhập khẩu theo quy định của điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên có quy định khác thì thực hiện theo điều ước quốc tế đó; Xe cơ giới được thiết kế có kết cấu đặc biệt không vì mục đích tham gia giao thông đường bộ; xe mô tô ba bánh, xe gắn máy ba bánh dùng cho người khuyết tật; Xe ô tô được sản xuất, lắp ráp từ xe ô tô cơ sở (từ xe sát xi hoặc từ xe ô tô hoàn chỉnh) đã được chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. Điều 4 Quyết định số 19/2024/QĐ- TTg quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải như sau:

1. Lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp: Xe ô tô nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 5 quy định tại khoản 1 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01 tháng 01 năm 2025; Xe

gắn máy hai bánh nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 2 quy định tại khoản 1 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01 tháng 01 năm 2025 đến hết ngày 30 tháng 6 năm 2027; Xe mô tô hai bánh nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp tiếp tục áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 3 quy định tại khoản 1 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01 tháng 01 năm 2025 đến hết ngày 30 tháng 6 năm 2026; Xe gắn máy hai bánh nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 quy định tại khoản 1 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01 tháng 7 năm 2027; Xe mô tô hai bánh nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 quy định tại khoản 1 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01 tháng 7 năm 2026; Xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải bằng "0" quy định tại khoản 3 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01 tháng 01 năm 2026; Xe mô tô ba bánh, xe gắn máy ba bánh nhập khẩu mới và sản xuất, lắp ráp áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải bằng "0" quy định tại khoản 3 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01 tháng 01 năm 2026.

2. Lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu đã qua sử dụng: Xe ô tô nhập khẩu đã qua sử dụng áp dụng tiêu chuẩn khí thải Mức 4 quy định tại khoản 2 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01 tháng 01 năm 2025; Xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ đã qua sử dụng nhập khẩu áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải bằng "0" quy định tại khoản 3 Điều 3 Quyết định này từ ngày 01 tháng 01 năm 2026.

Quyết định số 19/2024/QĐ-TTg có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

### **10. Ngày 13/11/2024, Bộ trưởng Bộ Công an đã ban hành Thông tư số 72/2024/TT-BTC quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông.**

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

Thông tư số 72/2024/TT-BTC quy định việc tổ chức tiếp nhận, xử lý tin báo và giải quyết ban đầu về tai nạn giao thông đường bộ; nội dung, biện pháp điều tra, xác minh, giải quyết về tai nạn giao thông đường bộ và thống kê tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông. Đối với vụ tai nạn giao thông đường bộ có dấu hiệu tội phạm, việc điều tra, giải quyết thực hiện theo quy định của pháp luật về hình sự và pháp luật về tố tụng hình sự. Đối với vụ tai nạn giao thông đường bộ chưa xác định có dấu hiệu tội phạm, nội dung, biện pháp điều tra, xác minh, giải quyết thực hiện theo quy định của Thông tư này và pháp luật có liên quan. Điều 7 Thông tư số 72/2024/TT-BTC quy định nội dung điều tra, xác minh tình tiết của vụ tai nạn giao thông đường bộ:

1. Khi tiến hành điều tra, xác minh vụ tai nạn giao thông đường bộ, cán bộ Cảnh sát giao thông có trách nhiệm làm rõ: Có hay không có dấu hiệu tội phạm; Có hay không có hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; diễn biến, nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông đường bộ; Cá nhân, tổ chức thực hiện hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, lỗi, nhân thân của cá nhân vi phạm; Tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ; Tính chất, mức độ thiệt hại do hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ gây ra; Tình tiết khác có ý nghĩa đối với việc xem xét, quyết định xử phạt, giải quyết vụ tai nạn giao thông đường bộ; Bất cập, sơ hở, thiếu sót trong tổ chức giao thông, chất lượng hạ tầng giao thông; quản lý phương tiện, người điều khiển phương tiện giao thông; Trong quá trình điều tra, xác minh có thể đề xuất trưng cầu giám định, yêu cầu định giá tài sản.

2. Cán bộ Cảnh sát giao thông được phân công đến hiện trường tiến hành các biện pháp điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông đường bộ phải lập Biên bản vụ việc theo Mẫu số 02/TNĐB ban hành kèm theo Thông tư này. Trong thời hạn 24 giờ, kể

từ khi lập biên bản vụ việc, cán bộ Cảnh sát giao thông lập biên bản phải báo cáo lãnh đạo có thẩm quyền để ra Quyết định phân công cán bộ điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông đường bộ theo Mẫu số 04/TNĐB ban hành kèm theo Thông tư này và lập Kế hoạch điều tra, xác minh, giải quyết vụ tai nạn giao thông đường bộ theo Mẫu số 05/TNĐB ban hành kèm theo Thông tư này được lãnh đạo có thẩm quyền phê duyệt.

3. Biện pháp điều tra, xác minh tình tiết của vụ tai nạn giao thông đường bộ được thực hiện theo các điều 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 và 15 Thông tư này.

Thông tư số 72/2024/TT-BCA có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**11. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành Thông tư số 83/2024/TT-BCA, quy định về xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và sử dụng hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ.**

Thông tư này quy định về xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và sử dụng hệ thống giám sát bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ (sau đây viết gọn là hệ thống giám sát giao thông). Điều 3 Thông tư số 83/2024/TT-BCA quy định nguyên tắc xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và sử dụng hệ thống giám sát giao thông như sau:

- Tuân thủ quy định của Thông tư này và quy định của pháp luật khác có liên quan; đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước trong lĩnh vực bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

- Bảo đảm tính thống nhất; đẩy mạnh phân công, phân cấp trong đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành, khai thác và sử dụng hệ thống giám sát giao thông.

- Bảo đảm tính chính xác, khách quan, toàn vẹn, an ninh, an toàn của thông tin, dữ liệu được thu thập; bảo đảm an ninh, an toàn hệ thống giám sát giao thông.

Thông tư số 83/2024/TT-BCA có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**12. Ngày 12/11/2024, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành Thông tư số 69/2024/TT-BCA quy định về chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông (đã được sửa đổi, bổ sung tại Điều 9 Thông tư 13/2025/TT-BCA ngày 28/2/2025 của Bộ trưởng Bộ Công an).**

Thông tư số 69/2024/TT-BCA quy định về yêu cầu, tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn, trách nhiệm, trang thiết bị, phương tiện, vũ khí, công cụ hỗ trợ, nguyên tắc, biểu mẫu trong chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; phân công, phân cấp trong công tác chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; quản lý, vận hành, khai thác hệ thống đèn tín hiệu giao thông đường bộ; sử dụng thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; trình tự chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ; giải quyết một số trường hợp cụ thể trong khi làm nhiệm vụ chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông và trách nhiệm của các lực lượng khác được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông trên đường bộ. Điều 3 quy định nguyên tắc chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ như sau:

- Tuân thủ quy định tại Thông tư này, các quy định khác của pháp luật có liên quan và quy định về thực hiện dân chủ trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông.

- Bảo đảm cho người, phương tiện tham gia giao thông đi lại trật tự, an toàn và thông suốt. Trường hợp có xe ưu tiên tham gia lưu thông thì phải cho xe ưu tiên lưu thông trước, căn cứ theo thứ tự quyền ưu tiên của các xe để mở hướng lưu thông. Chiều đường có nhiều phương tiện thì cho lưu thông trước và thời gian lưu thông nhiều hơn; chiều đường có ít phương tiện thì cho lưu thông sau và thời gian lưu thông ít hơn; chiều đường có xe cơ giới thì cho lưu thông trước chiều đường có xe thô sơ.

- Bảo đảm sự thống nhất về tổ chức, chỉ đạo, điều hành, phân công, phân cấp, phối hợp trong hoạt động chỉ huy, điều khiển

giao thông đường bộ.

- Trường hợp gặp xe, đoàn xe chở các lãnh đạo cấp cao của Đảng, Nhà nước và khách nước ngoài có xe Cảnh sát giao thông dẫn đường, Cảnh sát chỉ huy, điều khiển giao thông phải chào theo Điều lệnh Công an nhân dân (theo mẫu số 01 ban hành kèm theo Thông tư này) trừ khi đang thực hiện động tác điều khiển giao thông đường bộ.

Thông tư số 69/2024/TT-BCA có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**13. Ngày 12/11/2024, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành Thông tư số 65/2024/TT-BCA quy định kiểm tra kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để được phục hồi điểm giấy phép lái xe. (đã được sửa đổi, bổ sung tại Thông tư số 13/2025/TT-BCA ngày 28/2/2025 của Bộ trưởng Bộ Công an)**

Thông tư số 65/2024/TT-BCA quy định kiểm tra kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đối với người có giấy phép lái xe bị trừ hết điểm để được phục hồi điểm giấy phép lái xe. Khoản 1 và khoản 2 Điều 6 quy định về nội dung, phương pháp kiểm tra như sau:

1. Nội dung kiểm tra (đã được sửa đổi bổ sung bởi Điều 6 Thông tư 13/2025/TT-BCA có hiệu lực từ ngày 01/03/2025), bao gồm: Kiểm tra lý thuyết kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện theo bộ câu hỏi lý thuyết dùng cho sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ do Cục Cảnh sát giao thông xây dựng và ban hành (sau đây viết gọn là kiểm tra lý thuyết kiến thức pháp luật); Kiểm tra kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo mô phỏng các tình huống giao thông trên máy tính do Bộ Công an phê duyệt, ban hành (sau đây viết gọn là kiểm tra kiến thức pháp luật theo mô phỏng).

2. Phương pháp kiểm tra: Đối với kiểm tra lý thuyết kiến thức pháp luật, người dự kiểm tra thực hiện bài kiểm tra trắc nghiệm trên máy tính theo phần mềm kiểm tra kiến

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Đối với kiểm tra kiến thức pháp luật theo mô phỏng, người dự kiểm tra xử lý các tình huống giao thông theo mô phỏng trên máy tính.

Thông tư số 65/2024/TT-BCA có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025.

**14. Ngày 12/11/2024, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành Thông tư số 71/2024/TT-BCA quy định quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe.**

Thông tư số 71/2024/TT-BCA quy định về quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe và trách nhiệm của các đơn vị, tổ chức, cá nhân có liên quan. Điều 7 quy định quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe như sau:

- Hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe do lực lượng Cảnh sát giao thông quản lý, vận hành, sử dụng và thường xuyên theo dõi, kiểm tra việc vận hành hoạt động của hệ thống.

- Dữ liệu trong hệ thống dữ liệu thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe được kết nối, chia sẻ, bảo mật theo quy định của pháp luật.

Thông tư số 71/2024/TT-BCA có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**15. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành Thông tư số 81/2024/TT-BCA ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về biển số xe.**

Thông tư số 81/2024/TT-BCA quy định về cấu tạo, quy cách, yêu cầu kỹ thuật, thử nghiệm, lưu mẫu, bảo quản, sản xuất biển số xe; công nhận kết quả thử nghiệm và tổ chức thực hiện đối với biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng. Trong đó có quy định về sản xuất, cung ứng biển số xe như sau:

- Biển số xe phải được sản xuất tại cơ sở công nghiệp an ninh nòng cốt. Việc sản xuất, cung ứng biển số xe phải theo yêu cầu của cơ quan đăng ký xe.

- Cơ sở sản xuất biển số xe phải xây dựng cơ sở dữ liệu về sản xuất biển số xe và nhập các thông tin liên quan đến quá trình sản xuất biển số xe để phục vụ công tác quản lý sản xuất, cung ứng biển số xe.

- Định kỳ 3 tháng, cơ sở sản xuất biển số xe phải báo cáo kết quả sản xuất, cung ứng biển số xe và công tác quản lý dữ liệu sản xuất biển số xe về Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an.

Thông tư số 81/2024/TT-BCA có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**16. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành Thông tư số 79/2024/TT-BCA quy định về cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng** (đã được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số 13/2025/TT-BCA ngày 28/2/2025 của Bộ trưởng Bộ Công an và Thông tư số 51/2025/TT-BCA ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Công an).

Thông tư số 79/2024/TT-BCA quy định về trình tự, thủ tục cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng (sau đây viết gọn là đăng ký xe), bao gồm: cấp mới chứng nhận đăng ký xe, biển số xe; cấp chứng nhận đăng ký xe trong trường hợp thay đổi chủ xe; đổi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe; cấp lại chứng nhận đăng ký xe, biển số xe; đăng ký xe tạm thời; thu hồi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe. Thông tư này không điều chỉnh đối với việc đăng ký xe cơ giới, xe máy chuyên dùng do Bộ Quốc phòng quản lý. Điều 5 Thông tư số 79/2024/TT-BCA quy định trách nhiệm của cơ quan đăng ký xe và cán bộ đăng ký xe như sau:

1. Cơ quan đăng ký xe phải tổ chức tiếp nhận hồ sơ đăng ký xe các ngày làm việc trong tuần. Trường hợp cần thiết, Giám đốc Công an cấp tỉnh quyết định và thông báo

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

công khai việc tổ chức tiếp nhận đăng ký xe ngoài giờ làm việc, ngày nghỉ, ngày lễ. Bộ trí cán bộ đăng ký xe thường xuyên kiểm tra hệ thống đăng ký, quản lý xe, tiếp nhận hồ sơ để đảm bảo giải quyết đăng ký xe đúng thời gian theo quy định.

2. Tiếp nhận, kiểm tra hồ sơ xe, kiểm tra thực tế xe, chà số máy, số khung xe và thực hiện số hóa hồ sơ xe lên hệ thống đăng ký, quản lý xe.

3. Trường hợp hồ sơ xe, dữ liệu điện tử về hồ sơ xe bảo đảm đúng quy định thì tiếp nhận giải quyết đăng ký xe. Trường hợp không bảo đảm thủ tục quy định thì hướng dẫn cụ thể, đầy đủ, ghi nội dung hướng dẫn vào phiếu hướng dẫn hồ sơ và chịu trách nhiệm về nội dung hướng dẫn đó.

4. Trong quá trình thực hiện, cán bộ đăng ký xe phải chấp hành nghiêm điều lệnh Công an nhân dân, có thái độ đúng mực, tôn trọng Nhân dân. Thực hiện theo quy định của Thông tư này và các quy định khác của pháp luật liên quan đến công tác đăng ký xe. Không được yêu cầu thêm các thủ tục đăng ký xe trái với quy định tại Thông tư này.

Thông tư số 79/2024/TT-BCA có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**17. Ngày 28/02/2025, Bộ trưởng Bộ Công an ban hành Thông tư số 12/2025/TT-BCA quy định về sát hạch, cấp giấy phép lái xe; cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế.**

Thông tư này quy định về sát hạch, cấp, đổi, cấp lại, thu hồi, sử dụng giấy phép lái xe; cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế; mẫu giấy phép lái xe, mẫu giấy phép lái xe quốc tế. Thông tư này không điều chỉnh đối với việc sát hạch, cấp, đổi, cấp lại, thu hồi giấy phép lái xe cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh. Điều 7 quy định tiêu chuẩn sát hạch viên, thư ký Hội đồng sát hạch như sau:

1. Tiêu chuẩn của sát hạch viên thuộc lực lượng Công an nhân dân

a) Là sĩ quan thuộc lực lượng Công an nhân dân;

b) Có giấy phép lái xe tương ứng với hạng xe sát hạch từ 03 năm trở lên, còn điểm, còn hiệu lực;

c) Đã được Cục Cảnh sát giao thông tập huấn về nghiệp vụ sát hạch, kiểm tra đạt yêu cầu và cấp thẻ sát hạch viên. Thẻ sát hạch viên có thời hạn tối đa 03 năm và không quá thời hạn hiệu lực của giấy phép lái xe tương ứng hạng xe sát hạch của sát hạch viên.

2. Tiêu chuẩn của thư ký: là sĩ quan nghiệp vụ thuộc lực lượng Công an nhân dân đang công tác trong lĩnh vực sát hạch, cấp giấy phép lái xe; có thẻ sát hạch viên.

Thông tư số 12/2025/TT-BCA có hiệu lực thi hành từ ngày 01/3/2025.

**18. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 47/2024/TT-BGTVT quy định trình tự, thủ tục kiểm định, miễn kiểm định lần đầu cho xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; trình tự, thủ tục chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới cải tạo, xe máy chuyên dùng cải tạo; trình tự, thủ tục kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy.**

Thông tư này quy định về trình tự, thủ tục: Kiểm định, miễn kiểm định lần đầu cho xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; Chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới cải tạo, xe máy chuyên dùng cải tạo; Kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy. Điều 7 quy định hồ sơ đề nghị kiểm định lần đầu như sau:

Chủ xe nộp trực tiếp tại cơ sở đăng kiểm hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc qua hệ thống trực tuyến 01 bộ hồ sơ đề nghị kiểm định gồm các giấy tờ phải nộp và xuất trình sau:

1. Giấy tờ phải nộp: Văn bản đề nghị kiểm định ngoài cơ sở đăng kiểm theo mẫu số 02 của Phụ lục VII ban hành kèm theo Thông tư này (đối với trường hợp chủ xe có đề nghị); Bản chà số khung, số động cơ của xe; Bản sao phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng (đối với xe sản xuất, lắp ráp trong nước); Bản

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

chính giấy chứng nhận cải tạo của xe (đối với xe cải tạo).

2. Giấy tờ phải xuất trình

a) Giấy tờ về đăng ký xe gồm một trong các giấy tờ sau: bản chính chứng nhận đăng ký xe; bản sao có chứng thực hoặc bản sao điện tử được chứng thực từ bản chính chứng nhận đăng ký xe; bản chính giấy hẹn cấp chứng nhận đăng ký xe;

b) Giấy chứng nhận kết quả kiểm định còn hiệu lực (bản chính hoặc bản sao có chứng thực hoặc bản sao điện tử được chứng thực từ bản chính) đối với: thiết bị nâng hàng có sức nâng theo thiết kế từ 1.000 (kg) trở lên; thiết bị nâng người có chiều cao nâng lớn nhất lớn hơn 2,0 (m); xi téc chở khí hóa lỏng, khí dầu mỏ hóa lỏng, khí thiên nhiên nén hoặc các chất lỏng có áp suất làm việc cao hơn 0,7 (bar) hoặc chất lỏng hay chất rắn dạng bột không có áp suất nhưng khi tháo ra dùng khí có áp suất cao hơn 0,7 (bar) theo quy định tại Nghị định số 44/2016/NĐ-CP.

Thông tư số 47/2024/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**19. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 49/2024/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ.**

Thông tư số 49/2024/TT-BGTVT quy định các yêu cầu kỹ thuật về cơ sở vật chất, phương tiện và trang thiết bị đối với trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ (sau đây gọi chung là trung tâm sát hạch). Trong đó có quy định trách nhiệm của Trung tâm sát hạch lái xe như sau:

- Không được thay đổi vị trí, kết cấu lắp đặt thiết bị chấm điểm trên xe và sân sát hạch sau khi đã được kiểm tra, kiểm chuẩn; không được thay đổi hình dáng, kết cấu, tổng thành, hệ thống của xe sát hạch so với thiết kế của nhà sản xuất.

- Duy trì hệ thống thông tin, đường truyền trực tuyến để truyền trực tiếp dữ liệu giám sát sát hạch về Sở Giao thông vận tải (cơ

quan quản lý trực tiếp hoạt động trung tâm sát hạch lái xe) và Công an tỉnh, thành phố để phục vụ công tác quản lý, kiểm tra và xử lý vi phạm.

- Thực hiện các quy định về an toàn điện, an toàn lao động và an toàn phòng chống cháy nổ theo quy định.

- Chỉ được sử dụng các phần mềm, trang thiết bị, xe cơ giới đã được kiểm tra, kiểm chuẩn, chứng nhận đủ điều kiện để sát hạch lái xe.

- Chấp hành và phối hợp với cơ quan có thẩm quyền trong việc kiểm tra, đánh giá định kỳ và đột xuất việc thực hiện Quy chuẩn này.

- Báo cáo Sở Giao thông vận tải bằng văn bản trước mỗi lần cập nhật, thay đổi phần mềm của hệ thống thiết bị chấm điểm, phần mềm thay đổi được ghi trên đĩa CD hoặc USB được niêm phong và gửi kèm theo văn bản báo cáo.

Thông tư số 49/2024/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**20. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 38/2024/TT-BGTVT quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông trên đường bộ** (một số nội dung đã được sửa đổi bổ sung tại Thông tư số 09/2025/TT-BXD ngày 13/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng).

Thông tư số 38/2024/TT-BGTVT quy định về tốc độ thiết kế của đường bộ; tốc độ khai thác và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng khi tham gia giao thông trên đường bộ, trừ xe ưu tiên đang đi làm nhiệm vụ theo quy định của pháp luật. Khoản 1 Điều 10 quy định việc đặt biển báo tốc độ khai thác thực hiện theo quy định của pháp luật về báo hiệu đường bộ và phải căn cứ vào điều kiện thực tế của đoạn tuyến, tuyến đường về: kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, lưu lượng, loại phương tiện và thời gian trong ngày.

Thông tư số 38/2024/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

**21. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 53/2024/TT-BGTVT, quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ và dấu hiệu nhận biết xe cơ giới sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường.**

Thông tư số 53/2024/TT-BGTVT quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ và dấu hiệu nhận biết xe cơ giới sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường. Điều 10 quy định về dấu hiệu nhận biết xe cơ giới sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường:

Xe cơ giới sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường được xác định theo quy định tại khoản 3 Điều 9 Thông tư này. Dấu hiệu nhận biết xe cơ giới sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường khi tham gia giao thông được nhận biết bằng tem kiểm định có nền màu xanh lá cây. Chi tiết mẫu tem quy định tại Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự, thủ tục kiểm định, miễn kiểm định lần đầu, cải tạo xe cơ giới, xe máy chuyên dùng; trình tự, thủ tục kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy.

Thông tư số 53/2024/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**22. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 50/2024/TT-BGTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở vật chất kỹ thuật và vị trí cơ sở đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở bảo hành, bảo dưỡng xe cơ giới.**

Thông tư số 50/2024/TT-BGTVT quy định yêu cầu kỹ thuật về cơ sở vật chất và vị trí của cơ sở đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy. Trong đó, quy định trách nhiệm của cơ sở đăng kiểm xe cơ

giới, cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy. Duy trì tình trạng hoạt động và độ chính xác của thiết bị kiểm tra theo hướng dẫn của nhà sản xuất thiết bị, đảm bảo đáp ứng các yêu cầu tại Quy chuẩn này. Kiểm định, hiệu chuẩn thiết bị kiểm tra thuộc quy chuẩn này theo quy định của pháp luật về đo lường. Sử dụng đúng phiên bản phần mềm Quản lý kiểm định do Cục Đăng kiểm Việt Nam chuyển giao và cập nhật phiên bản mới nếu có.

Thông tư số 50/2024/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**23. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT quy định về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong sản xuất, lắp ráp.**

Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT quy định về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong sản xuất, lắp ráp. Thông tư này không áp dụng đối với: Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới thuộc phạm vi quản lý của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an; Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới sử dụng để nghiên cứu khoa học, nghiên cứu phục vụ sản xuất, trưng bày, giới thiệu tại hội chợ, triển lãm thương mại. Điều 19 quy định sản phẩm, hàng hóa thuộc diện phải triệu hồi;

1. Các xe ô tô thuộc đối tượng của Nghị định 116/2017/NĐ-CP sản xuất, lắp ráp (sau đây gọi tắt là sản phẩm) có khuyết tật thực hiện triệu hồi theo quy định tại Chương này.

2. Các trường hợp phải thực hiện triệu hồi: Sản phẩm triệu hồi theo công bố của cơ sở sản xuất; Sản phẩm triệu hồi theo yêu cầu của Cơ quan chứng nhận.

Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN

**24. Ngày 15/11/2024, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 54/2024/TT-BGTVT quy định về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong nhập khẩu.**

Thông tư số 54/2024/TT-BGTVT quy định về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong nhập khẩu.

Thông tư này không áp dụng đối với: Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới nhập khẩu thuộc phạm vi quản lý của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an; Xe cơ giới, phụ tùng xe cơ giới được nhập khẩu theo quy định của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên; Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới nhập khẩu để nghiên cứu khoa học, nghiên cứu phục vụ sản xuất, trưng bày, giới thiệu tại hội chợ, triển lãm thương mại.

Điều 16 quy định kiểm tra, giám sát việc dán nhãn năng lượng xe cơ giới như sau:

1. Cơ quan chứng nhận tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện dán nhãn năng lượng như sau:

a) Hàng năm, lập kế hoạch và thực hiện kiểm tra việc tuân thủ về công khai thông tin mức tiêu thụ năng lượng và thực hiện dán nhãn của người nhập khẩu, kinh doanh xe nhập khẩu;

b) Kiểm tra đột xuất trong trường hợp nhận được phản ánh, khiếu nại về dấu hiệu vi phạm quy định liên quan đến thực hiện dán nhãn năng lượng của người nhập khẩu, kinh doanh xe cơ giới nhập khẩu.

2. Trường hợp phát hiện dấu hiệu vi phạm rõ ràng đối với mức tiêu thụ năng lượng đã được chứng nhận hoặc công bố, cơ quan chứng nhận yêu cầu người nhập khẩu phải thử nghiệm lại mức tiêu thụ năng lượng.

3. Trường hợp phát hiện các vi phạm liên quan đến việc dán nhãn năng lượng, cơ quan

chứng nhận thông báo bằng văn bản tới Bộ Công Thương và nêu rõ nội dung vi phạm để Bộ Công Thương xem xét, xử lý theo quy định của pháp luật.

Thông tư số 54/2024/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**25. Ngày 16/10/2024, Bộ trưởng Bộ Y tế ban hành Thông tư số 36/2024/TT-BYT quy định về tiêu chuẩn sức khỏe, việc khám sức khỏe đối với người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng; việc khám sức khỏe định kỳ đối với người hành nghề lái xe ô tô; cơ sở dữ liệu về sức khỏe người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng.**

Thông tư số 36/2024/TT-BYT quy định về tiêu chuẩn sức khỏe, việc khám sức khỏe đối với người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng; việc khám sức khỏe định kỳ đối với người hành nghề lái xe ô tô; cơ sở dữ liệu về sức khỏe của người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng. Thông tư này không áp dụng đối với người điều khiển xe gắn máy. Điều 5 quy định cơ sở dữ liệu về sức khỏe của người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng như sau:

1. Phần Hành chính: Các thông tin theo quy định tại Quyết định số 06/QĐ-TTg ngày 06 tháng 01 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển ứng dụng dữ liệu về dân cư, định danh và xác thực điện tử phục vụ chuyển đổi số Quốc gia giai đoạn 2022 - 2025, tầm nhìn đến năm 2030 (Đề án 06).

2. Tên cơ sở khám bệnh, chữa bệnh thực hiện khám sức khỏe của người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng; khám sức khỏe định kỳ đối với người hành nghề lái xe; ngày khám sức khỏe.

3. Kết quả xét nghiệm ma túy.

4. Kết luận về tình trạng sức khỏe.

Thông tư số 36/2024/TT-BYT có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2025.

**PHÒNG PBGDPL&TĐTHPL**

## GIỚI THIỆU VĂN BẢN