KINH NGHIỆM MỘT SỐ NƯỚC TRÊN THẾ GIỚI TRONG XÂY DỰNG VĂN HÓA PHÁP LUẬT TRONG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ - VẬN DỤNG VÀO THỰC TIỄN Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

ĐẶNG HOÀNG ANH
Học viện Cảnh sát nhân dân

Nhận bài ngày 23/02/2025. Sửa chữa xong 08/3/2025. Duyệt đăng 18/3/2025.

Abstract

Road traffic law culture is also a manifestation of beautiful, good, and beneficial behavior of traffic participants and management officials; showing attitudes and feelings of respect for others and themselves. Currently, some countries in the world always have modern traffic systems, especially in terms of behavioral culture when participating in traffic, and our country needs to study and apply experiences to build a civilized and modern traffic culture. The article presents the experiences of some countries in the world in building a legal culture in road traffic and application to practice in Vietnam today.

Keywords: *Construction, culture, traffic, road, experience.*

1. Đặt vấn đề

Trong những năm gần đây, an toàn giao thông đang là vấn đề lớn, phức tạp được xã hội quan tâm. Cùng với đó, trên các phương tiện thông tin đại chúng, mạng xã hội cập nhật thường xuyên những tin tức về an toàn giao thông (ATGT), các vụ tai nạn giao thông để tuyên truyền, nhắc nhở, cảnh báo người tham gia giao thông chấp hành nghiêm các quy định nhằm mang lại an toàn cho bản thân, gia đình và xã hội. Có nhiều nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông như: lượng xe lưu thông quá nhiều, cơ sở hạ tầng giao thông chưa đáp ứng được yêu cầu; chất lượng phương tiện giao thông chưa đảm bảo các yêu cầu về kỹ thuật; chất lượng của các trung tâm đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe chưa cao… Một trong những nguyên nhân chủ yếu dẫn đến tình trạng tai nạn giao thông hiện nay là do ý thức và văn hóa của người tham gia giao thông chưa cao. Chính vì vậy, một trong những biện pháp hạn chế tai nạn giao thông là xây dựng văn hóa giao thông. Trong bối cảnh Việt Nam gia nhập vào tiến trình toàn cầu hóa, hội nhập quốc tế ngày càng sâu, rộng trên nhiều lĩnh vực như hiện nay, việc tìm hiểu về kinh nghiệm bảo đảm trật tự, ATGT nói chung, trật tự, an toàn giao thông đường bộ (ATGTĐB) nói riêng của các nước trên thế giới, từ đó xây dựng, củng cố và nâng cao văn hóa pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, ATGTĐB cho phù hợp với xu hướng và yêu cầu chung trên thế giới là điều hết sức cần thiết.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Kinh nghiệm một số nước trên thế giới trong lĩnh vực xây dựng xây dựng văn hóa pháp luật bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ

Theo Ủy ban an toàn giao thông quốc gia: "Văn hóa giao thông được biểu hiện bằng hành vi xử sự đúng pháp luật, theo các chuẩn mực của xã hội về lẽ phải, cái đẹp, cái thiện của người tham gia giao thông. Xây dựng Văn hóa giao thông nhằm tạo nên thói quen cư xử có văn hóa, đúng pháp luật; coi việc tự giác tuân thủ pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông như một chuẩn mực đạo đức truyền thống và là biểu hiện văn minh hiện đại của con người khi tham gia giao thông". Cũng theo Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, trong văn hóa giao thông có ba tiêu chí: 1) Về nhận thức và hành

Email: danghoanganhgt@gmail.com

động, hiểu biết đầy đủ và tự giác chấp hành đúng các quy định của pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông; 2) Có trách nhiệm với bản thân và cộng đồng, tôn trọng, nhường nhịn và giúp đỡ người khác; 3) Có thái độ ứng xử văn minh lịch sự khi xảy ra va chạm giao thông và tinh thần thượng tôn pháp luật.Theo báo Văn hóa: "Văn hóa giao thông là tự giác chấp hành trật tự an toàn giao thông, ngăn chặn các hành vi gây nguy hiểm cho người tham gia giao thông, tôn trọng, nhường nhịn người khác, tận tình giúp đỡ người tham gia giao thông gặp hoạn nạn, giúp đỡ người tàn tật, trẻ em, người cao tuổi để hướng tới một xã hội giao thông an toàn, thân thiện"[1]. Như vậy, trên cơ sở khái niệm và cấu trúc của văn hóa pháp luật GTĐB là tổng thể những giá trị vật chất, tinh thần trong quá trình hoạt động lý luận và thực tiễn của con người thuộc lĩnh vực giao thông nhằm đảm bảo an toàn, thông suốt, thân thiện, công bằng và văn minh. Văn hóa pháp luật trong GTĐB bao gồm sự hiểu biết (tri thức), ý thức tôn trọng (tình cảm, thái độ), hành vi chấp hành các quy định pháp luật GTĐB và các chuẩn mực đạo đức xã hội (hành vi xử sự hợp chuẩn đạo đức và pháp luật một cách có văn hóa).

Văn hóa pháp luật trong GTĐB cũng là biểu hiện của lối ứng xử "đẹp", thiện, ích của những người tham gia giao thông và các cán bộ quản lý; thể hiện thái độ, tình cảm tôn trọng người khác và chính bản thân mình. Văn hóa pháp luật trong GTĐB về phía các cơ quan, cán bộ nhà nước thể hiện ở sự tuân thủ pháp luật, sự gương mẫu, thái độ đúng mực, lịch sự, tận tụy, công tâm trong điều hành, xử lý, giải quyết công việc. Văn hóa pháp luật trong GTĐB là ý thức, hành vi thể hiện trách nhiệm đạo đức, bổn phận lương tâm và trách nhiệm pháp luật của mỗi cá nhân khi tham gia giao thông. Văn hóa pháp luật trong GTĐB như vậy không chỉ đơn thuần là ý thức tôn trọng và chấp hành quy định của pháp luật giao thông mà còn bao hàm nhiều yếu tố văn hóa, đạo đức, cách ứng xử không có trong các quy định pháp luật. Ý thức pháp luật, tình cảm đạo đức, thực hành đạo đức, pháp luật ở lĩnh vực giao thông cũng chính là sự thận trọng, tuân thủ quy định pháp luật, cách xử sự lịch sự, thân thiện, sẻ chia và có trách nhiệm với những người khác. Tri thức pháp luật (sự hiểu biết pháp luật) về GTĐB được hình thành theo hai cách: thụ động và chủ động. Cách thức thụ động, được thể hiện thông qua công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB của các cơ quan, tổ chức, cá nhân có thẩm quyền. Cách thức chủ động, do cá nhân mỗi người tự tìm hiểu qua các phương tiện thông tin đại chúng và các nguồn thông tin pháp luật khác.

Giao thông vận tải nói chung, GTĐB nói riêng là vấn đề được tất cả các quốc gia trên thế giới hết sức coi trọng và cũng là bài toán không hề đơn giản được đặt ra trong quá trình phát triển. Tùy thuộc vào điều kiện kinh tế, xã hội và văn hóa của mình mà mỗi quốc gia đưa ra những giải pháp khác nhau nhằm bảo đảm trật tự, ATGTĐB, chẳng hạn như: Malaysia cấm xe cá nhân vào trung tâm thành phố trong giờ cao điểm và áp dụng các khoản phí đối với xe riêng; Thái Lan mở rộng đường sá, phát triển xa lộ cao tầng; Hồng Kông và Singapore tăng cường nâng cấp giao thông công cộng… Trong phạm vi bài viết, trên cơ sở các bài nghiên cứu về tình hình giao thông, văn hóa giao thông một số nước trên thế giới, tác giả tập trung vào một số kinh nghiệm trong việc bảo đảm trật tự, ATGTĐB của 03 quốc gia là nước bạn Lào, Nhật Bản và nước Anh.

2.1.1. Kinh nghiệm xây dựng văn hóa giao thông tại Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào

Văn hóa giao thông ở nước Lào rất cao, người dân rất tự giác. Mọi người tham gia giao thông rất trật tự, đi đúng phần đường, làn đường quy định; không phóng nhanh vượt ẩu và vượt đèn đỏ. Trên đường hiếm khi nghe thấy tiếng còi xe. Trước các ngã ba, ngã tư, điểm giao nhau giữa các đường giao thông, khi muốn qua đường, các xe thường dừng lại quan sát, nhường đường cho xe lưu thông ở hướng ưu tiên, khi nào hết xe, hoặc thực sự bảo đảm an toàn thì mới điều khiển xe đi tiếp. Ở thủ đô Viêng Chăn, số lượng người và phương tiện tham gia giao thông đông đúc nhưng chẳng mấy khi xảy ra tắc đường. Dù ở cố đô Luông Pha Băng, thủ đô Viên Chăn hay miền Nam nước Lào, từ thành phố lớn đến nông thôn thì ý thức tham gia giao thông của người dân đều rất tốt, họ chấp hành luật rất nghiêm túc và có văn hóa ở mọi lúc, mọi nơi. Đặc biệt, ở nước bạn không xảy ra chuyện cảnh sát giao thông nhận mãi lộ, vì nếu nhận mãi lộ thì ngay lập tức bị đuổi khỏi ngành.

Như vậy, có thể thấy văn hóa giao thông của mỗi người dân Lào được giáo dục, nuôi dưỡng và trở thành ý thức tự giác. Nếu muốn giảm thiểu tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, ngoài việc các cơ

quan chức năng có biện pháp cứng rắn, quyết liệt, cần phải giáo dục, nâng cao ý thức tự giác tuân thủ luật lệ khi tham gia giao thông cho người dân.

2.1.2. Kinh nghiệm xây dựng văn hóa giao thông tại Nhật Bản

Nhật Bản được mệnh danh là quốc gia có hệ thống giao thông an toàn nhất trên thế giới và người dân có ý thức rất cao khi tham gia giao thông. Để có ngày hôm nay thì Nhật Bản cũng đã từng có tình trạng giao thông rất lộn xộn. Vào những năm 1960, hiện tượng tắc đường, phóng nhanh vượt ẩu, lái xe lấn tuyến… cũng diễn ra rất phổ biến tại đất nước mặt trời mọc này và đây là một trong những nguyên nhân chính khiến cho số người chết vì TNGT tại Nhật Bản lên đến con số cao kỷ lục với 17.000 người chết hàng năm [2].

Trước hết, về mặt nhận thức, Chính phủ Nhật Bản đã phải đưa ra khái niệm "Chiến tranh giao thông" bởi con số này tương đương với chiến tranh của Nhật Bản ở nhiều thập kỷ trước. Rõ ràng, giữa Nhật Bản cách đây 50 năm và Việt Nam hiện giờ có những nét tương đồng về tình trạng giao thông. Một trong những giải pháp được Nhật Bản rất chú trọng đó là giáo dục ATGT cho trẻ em để xây dựng cho các em ý thức ngay từ nhỏ.

Ngoài ra, việc đầu tư nghiên cứu, thiết kế cơ sở hạ tầng GTĐB cũng được Chính phủ Nhật Bản hết sức quan tâm. Hệ thống GTĐB của Nhật Bản tạo được ấn tượng tốt đẹp với bạn bè quốc tế nhờ sự đồng bộ và đa dạng các loại phương tiện giao thông công cộng. Là một trong những thành phố đông dân nhất thế giới, với trên 12,5 triệu dân, diện tích 2.187km2, mật độ gần 6.000 người/km2, nhưng Tokyo ít khi xảy ra tình trạng tắc đường. Đất chật, người đông nên hệ thống giao thông của Tokyo cũng được thiết kế đa dạng và hợp lý. Hầu hết các ngã tư, ngã năm đều có cầu vượt hoặc hầm đường bộ để sang đường. Tất cả hệ thống đường giao thông ở Nhật Bản đã được chuẩn hóa từ vùng quê cho đến thành phố, mọi ngõ ngách đều có phân luồng, giải phân cách rõ ràng, nơi dành cho ô tô, xe máy… và tất nhiên người đi bộ có lối đi riêng. Phần lớn người dân Nhật Bản đều quen sử dụng phương tiện giao thông công cộng (tàu điện ngầm, tàu điện trên cao, xe bus). Bên cạnh cơ sở hạ tầng được quan tâm đầu tư đúng mức, các chế tài xử lý hành vi vi phạm pháp luật về GTĐB rất nghiêm khắc và ý thức tôn trọng người khác khi tham gia giao thông của người dân đã góp phần giảm tắc đường và tai nạn GTĐB ở Nhật Bản.

Việc xây dựng các công trình GTĐB được bảo đảm có sự tham gia ý kiến của người dân trực tiếp sinh sống trên địa bàn. Phải ứng dụng công nghệ thông tin vào xử lý các dữ kiện thu thập được. Cả 04 thành phần trong hội đồng phải thống nhất cao trên cơ sở có chuyên môn và có đủ thông tin. Không thể thiếu các thí nghiệm thực tế trước khi quyết định chính thức.

Người Nhật Bản ngày nay luôn tự hào với bạn bè thế giới, vì họ có một nền kinh tế, kỹ thuật phát triển cao. Nước Nhật ngày nay khác rất xa so với nước Nhật nghèo nàn của những năm đầu thế kỷ trước. Đến Nhật Bản, bên cạnh chiêm ngưỡng những sản phẩm hiện đại công nghệ cao, chúng ta còn có thể ngắm nhìn thỏa thích những công trình giao thông hiện đại, khoa học nhằm hạn chế được tại nạn và ùn tắc giao thông ở những thành phố lớn.

2.1.3. Kinh nghiệm xây dựng văn hóa giao thông tại Anh

Ở nước Anh, điểm đặc biệt là hầu hết các đường nhánh ra đường lớn đều có thêm một làn đường nhỏ nữa đi kèm. Chẳng hạn như trên đường có 4 làn xe cùng một chiều lên Luân Đôn và 4 làn khác đi về Cambridge, nếu có một đường nhỏ từ hai bên (thường từ các trang trại) nối vào đường lớn, thì ngay lập tức đường lớn sẽ chuyển thành 5 làn (có thêm một làn nữa). Làn thứ 5 này chạy khoảng 500m rồi nhỏ dần và nhập vào các làn có trước. Vì vậy, người tham gia giao thông từ đường nhánh nhập vào đường lớn không làm ảnh hưởng gì đến giao thông chung. Khác hẳn ở Việt Nam, đường nhánh "vuông góc" với đường lớn như hiện nay rất nguy hiểm. Còn các đường lớn giao nhau ở đây thì luôn có cầu vượt. Cầu vượt cũng 4 làn xe như đường bình thường nên suốt cả quãng đường dài lái xe không phải phanh lần nào, cứ đúng tốc độ cho phép của đường mà chạy, cũng hầu như không phải giảm ga nữa. Ở Luân Đôn, phương tiện công cộng rất thuận tiện. Có hai loại phương tiện chính là tàu điện ngầm và xe buýt. Xe buýt rất nhiều và nhanh. Giá vé so với thu nhập của người lao động và khách du lịch không đắt lắm. Chỉ với 03 bảng, nếu mua một chiếc vé "ngày", ta có thể đi khắp thành phố. Mà Luân Đôn thì rất rộng, có tới 06 vùng, để đi từ vùng này tới vùng khác hết cỡ độ 45 phút xe buýt. Đó là loại xe buýt đi cả ngày ở Anh. Vé ngày thường chỉ nhiều tiền gấp đôi vé lượt. Với loại vé này, hành khách có thể đi tất cả các

tuyến trong suốt một ngày hôm đó. Ở Việt Nam mới chỉ có vé tháng và vé bán theo lượt đi, chưa có loại vé này, nếu có thì rất thuận tiện cho người đi nhiều trong thành phố.

Đường sá ở nước Anh thường rất đẹp và phẳng lỳ, tưởng như không có lấy một vết chân chim. Suốt dọc các tuyến đường là hai hàng cây cao, thẳng tắp. Nhiều đoạn cây che phủ rợp đường, cũng có những đoạn thông thoáng với cánh đồng cỏ bát ngát hai bên. Đôi khi họ cũng đào đường để chôn dây dẫn gì đó, nhát cắt thẳng tắp, sau khi chôn xong, họ rải nhựa lại rất cẩn thận bằng cách: rải đất xuống, đổ đá lên trên, rải một lớp nhựa, đợi vài hôm rải lại lớp nữa. Sau khi rải xong thì không còn thấy dấu vết bị đào đâu nữa. Trong khi đoạn đường đang được đào lên, hai bên đoạn bị đào đều có barie chắn nên không thể có tai nạn do sụt bánh xe xuống hố. Còn những chỗ đường giao nhau hoặc từ vỉa hè xuống đều được đặt những tấm sắt lớn để tiện đi lại, ở chỗ này cũng có barie phân luồng cẩn thận. Dù đào đường, hệ thống giao thông khu vực đó gần như không bị ảnh hưởng nhiều lắm, người đi bộ vẫn bước những bước chân thoải mái bình thường, không phải nhảy qua hoặc vòng vèo gì hết...Ở Anh, ngoài tên đường phố còn có tên vùng. Khi đi xe buýt, bản đồ hướng dẫn của xe buýt không như bản đồ bình thường. Nếu như sơ đồ hướng dẫn tuyến xe ở Việt Nam chỉ có tên các đường, thì ở Anh chỉ có tên các vùng mà xe buýt đi qua và đó là lịch trình. Thay vì ghi là xe đi qua đường này đường kia, người ta ghi vùng này vùng kia. Làm thế rất tiện nhất là đối với những người mới đến Anh vì hai lý do, thứ nhất, không phải đường nào cũng có tuyến xe buýt đi qua; thứ hai, trên bản đồ xe buýt, nếu chỉ ghi tên đường thôi, thì phải người địa phương mới biết được đường đó nằm ở khu vực nào, có gần nơi mình cần đến không, còn người lạ thì chịu. Để tìm đường ở Anh, người ta sẽ thấy không quá khó nếu lên trang web: http://map.yahoo.net và gõ tên đường phố, số nhà, ngay lập tức sẽ hiện lên bản đồ chi tiết khu vực đó cùng vị trí chính xác của ngôi nhà. Từ đó còn có thể biết được đó là khu vực nào... Vậy là khi đến Luân Đôn ta chỉ cần đi xe buýt đến khu vực đó là xong. Hay hơn nữa, trang web này còn cho ta biết làm cách nào để đi từ điểm này đến điểm kia trong thành phố. Chẳng hạn ta đã đến được địa chỉ thứ nhất, bây giờ muốn đến được địa chỉ thứ hai, vậy đường nào là đường ngắn nhất, khoảng cách bao nhiêu, tất cả đều được hướng dẫn đầy đủ.

2.2. Giải pháp nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác hình thành văn hóa pháp luật trong giao thông đường bộ hiện nay ở Việt Nam

2.2.1. Hoàn thiện văn bản pháp luật

Tiếp tục triển khai thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự ATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa; Nghị quyết số 30/NQ-CP về Chương trình hành động của Chính phủ; Kế hoạch triển khai "Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự ATGT đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030" ở tất cả các cấp, các ngành. Hoàn thiện bộ tiêu chí đánh giá về nhiệm vụ bảo đảm trật tự ATGT đường bộ [3].

Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về trật tự ATGT đường bộ, khắc phục kịp thời những bất cập, vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện, đẩy mạnh việc sửa đổi, bổ sung và ban hành mới các văn bản quy phạm pháp luật để nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, bảo đảm yêu cầu cải cách thủ tục hành chính, phù hợp với nhiệm vụ bảo đảm trật tự ATGT đường bộ trong tình hình mới. Tập trung rà soát, sửa đổi các văn bản quy phạm pháp luật, các quy định, điều kiện kinh doanh vận tải. Bổ sung, sửa đổi, hoàn chỉnh Luật Giao thông đường bộ và các văn bản pháp lý liên quan: Thay thế toàn bộ các biển báo không phù hợp với điều lệ báo hiệu đường bộ; sớm có văn bản hướng dẫn thực hiện cắm biển tải trọng cầu theo quy định; cần bổ sung chế tài xử phạt và nâng mức xử phạt đủ mạnh nhằm chặn đứng tình trạng xe chở quá tải trọng cho phép; bổ sung văn bản hướng dẫn hoạt động của Thanh tra Tổng cục cho phù hợp với Luật Thanh tra; Bổ sung, hoàn thiện quy định về điều kiện kinh doanh và cấp giấy phép kinh doanh, đối với các đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa phải áp dụng quy trình quản lý an toàn giao thông và kinh doanh vận tải hành khách, áp dụng quy chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải, nghiên cứu xây dựng, ban hành các văn bản quản lý mới đặc biệt chú trọng đến quản lý vận tải hàng hóa để giảm thiểu tai nạn giao thông do hoạt động này gây ra. Đồng thời, nâng cao năng lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực bảo đảm trật tự ATGT đường bộ; trong đó tập trung vào quản lý kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải; đào tạo, sát hạch, cấp GPLX; đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông; bảo đảm ATGT của kết cấu hạ tầng giao thông; tiếp tục tăng cường hoạt động kiểm soát tải trọng phương tiện.

2.2.2. Nâng cao công tác quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

Tiếp tục thực hiện Đề án "Nâng cao chất lượng công tác đăng kiểm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và phương tiện thủy nội địa góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông và ô nhiễm môi trường". Quản lý công tác kiểm định, nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới. Thực hiện kiểm soát an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành. Mở rộng kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ cho những vùng sâu, vùng xa. Quy định niên hạn sử dụng đối với tất cả các loại phương tiện cơ giới đường bộ; đầu tư phương tiện giao thông công cộng đáp ứng nhu cầu tiếp cận giao thông cho người khuyết tật. Tiếp tục thực hiện Đề án "Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe góp phần giảm thiểu tai nạn và ùn tắc giao thông". Đảm bảo an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường của phương tiện, trang thiết bị máy móc thực hiện dịch vụ vận tải (bằng quy định về quy trình, quy chuẩn); tiêu chuẩn, điều kiện hành nghề của người lái.

Nâng cao chất lượng trong công tác đào tạo, sát hạch, cấp GPLX là việc làm hết sức cần thiết nhằm đảm bảo trình độ chuyên môn, đạo đức nghề nghiệp và văn hóa khi tham gia giao thông của đội ngũ lái xe, góp phần giảm thiểu tai nạn và ùn tắc giao thông. Trong thời gian qua, các lực lượng chức năng đã có nhiều giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả của hoạt động này, tuy nhiên vẫn còn nhiều vấn đề cần khắc phục như: thực hiện nội dung chương trình đào tạo chưa nghiêm túc, chỉ chú ý phần thực hành tay lái, ít quan tâm đến phần lý thuyết, giảng dạy đạo đức người lái xe; việc tuyển chọn đội ngũ giáo viên giảng dạy lý thuyết, thực hành chưa tốt, còn xảy ra vấn đề tiêu cực trong quá trình đào tạo, việc quản lý người lái xe sau khi được cấp giấy phép lái xe thiếu chặt chẽ, còn tình trạng người lái xe bị lực lượng CSGT tạm giữ giấy phép lái xe hoặc tước giấy phép lái xe nhưng vẫn được cấp lại giấy phép lái xe hoặc nâng cấp lên hạng cao hơn…

2.2.3. Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm trong hoạt động an toàn giao thông đường bộ

Kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm được tăng cường theo hướng phân cấp, phân công thẩm quyền, trách nhiệm cho cơ quan cấp giấy phép trong việc đảm bảo an toàn hàng hải, hàng không, thủy nội địa, đường bộ và đường sắt (trong đó gắn việc cấp giấy phép với việc thực hiện kiểm tra thực tế hoạt động của người được cấp giấy phép đó). Xây dựng kế hoạch kiểm tra, thanh tra định kỳ, đột xuất, giải quyết khiếu nại, tố cáo theo chức năng, nhiệm vụ của Bộ Giao thông vận tải, Tổng cục, Cục và các Sở Giao thông vân tải căn cứ vào thẩm quyền quản lý nhà nước được phân công; gắn công tác kiểm tra, giám sát với công tác tuyên truyền pháp luật về vận tải và xử lý vi phạm để tạo vừa giáo dục vừa răn đe. Hoạt động thanh tra, kiểm tra theo định kỳ hoặc đột xuất phải được tổng hợp kết quả báo cáo theo nguyên tắc: Cơ quan cấp dưới báo cáo lên cơ quan quản lý cấp trên và cơ quan quản lý nhà nước ở địa phương báo cáo lên cơ quan quản lý chuyên ngành ở trung ương và các cơ quan có thẩm quyền liên quan. Quy định trách nhiệm, xử lý các cán bộ quản lý hoạt động an toàn giao thông vi phạm trong khi thi hành công vụ; tăng mức bồi thường và tăng nặng hình thức xử phạt trong trường hợp quyết định quản lý sai làm ảnh hưởng tới hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải của doanh nghiệp.

3. Kết luận

Giao thông nói chung và GTĐB nói riêng là một trong những nhu cầu tất yếu của con người trong cuộc sống, là thước đo văn minh của mỗi quốc gia. Lịch sử phát triển của xã hội loài người từ xưa đến nay đều gắn bó chặt chẽ với hoạt động giao thông mà trước hết là giao thông đường bộ. Dưới góc độ kinh tế, GTĐB được ví là huyết mạch kinh tế của quốc gia, là một trong những tiêu chí cơ bản phản ánh sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước cũng như năng lực tổ chức quản lý và văn minh của một quốc gia. Vì vậy, đảm bảo trật tự ATGT là chiến lược của bất kỳ quốc gia nào trên thế giới.

Tài liệu tham khảo

[1] Bộ Công an (2024), *Báo cáo tổng kết 20 năm đổi mới của lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ giai đoạn năm 2004-2024 và phương hướng công tác đến năm 2025.*

[2] Trần Minh Hoàng (2013), *Chính sách quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông*, Luận văn Quản lý Kinh tế, Trường Đại học Đại Nam.

[3] Ủy ban An toàn giao thông quốc gia (2023), *Kế hoạch tuyên truyền giáo dục ý thức pháp luật cho học sinh, sinh viên và người lao động.*