

**THE 2024 ROAD TRAFFIC ORDER AND SAFETY LAW: POTENTIALS AND PROSPECTS FOR REDUCING TRAFFIC ACCIDENTS IN VIETNAM****Dang Hoang Anh***People's Police Academy*

ARTICLE INFO		ABSTRACT
<b>Received:</b>	<b>17/10/2025</b>	The article focuses on examining the potential and prospects of achieving the goal of reducing road traffic accidents under the Road Traffic Order and Safety Law 2024, in the context of the increasingly complex traffic accident situation in Vietnam. The study employs a theoretical analysis and synthesis approach combined with empirical research, systematizing newly promulgated legal provisions and comparing them with the previous legal framework. The results indicate that the 2024 Law introduces several significant innovations, such as separating infrastructure management from traffic order and safety management, implementing a demerit point system for driver's licenses, enhancing the application of technology, and protecting vulnerable road users. In 2023, there were 22.067 traffic accidents nationwide, resulting in 11.628 deaths and 15.292 injuries, highlighting the urgent need to apply the new legal framework. In conclusion, the Road Traffic Order and Safety Law 2024 establishes a comprehensive legal foundation which, if implemented synchronously, will make an important contribution to the goal of reducing traffic accidents in the coming period.
<b>Revised:</b>	<b>11/12/2025</b>	
<b>Published:</b>	<b>11/12/2025</b>	

**KEYWORDS**

Road Traffic Order and Safety Law  
Traffic accidents  
Traffic safety  
Public policy  
Implementation prospects

**LUẬT TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ NĂM 2024 VỚI MỤC TIÊU GIẢM THIỂU TAI NẠN GIAO THÔNG: KHẢ NĂNG VÀ TRIỂN VỌNG****Đặng Hoàng Anh***Học viện Cảnh sát nhân dân*

THÔNG TIN BÀI BÁO		TÓM TẮT
<b>Ngày nhận bài:</b>	<b>17/10/2025</b>	Bài viết tập trung nghiên cứu khả năng và triển vọng thực hiện mục tiêu giảm thiểu tai nạn giao thông của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 trong bối cảnh tình hình tai nạn giao thông tại Việt Nam vẫn còn diễn biến phức tạp. Nghiên cứu sử dụng phương pháp phân tích - tổng hợp lý luận kết hợp với nghiên cứu thực tiễn, hệ thống hóa các quy định pháp luật mới ban hành, đối chiếu với khung pháp lý trước đây. Kết quả cho thấy, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 đã có nhiều điểm đổi mới quan trọng như tách bạch quản lý kết cấu hạ tầng và trật tự, an toàn giao thông, áp dụng hệ thống điểm đối với giấy phép lái xe, tăng cường ứng dụng công nghệ và bảo vệ đối tượng dễ bị tổn thương. Trong năm 2023, cả nước xảy ra 22.067 vụ tai nạn giao thông, làm chết 11.628 người và bị thương 15.292 người, cho thấy yêu cầu cấp thiết của việc áp dụng khuôn khổ pháp lý mới. Như vậy, có thể kết luận, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 tạo cơ sở pháp lý toàn diện, nếu được triển khai đồng bộ sẽ góp phần quan trọng vào mục tiêu giảm tai nạn giao thông trong thời gian tới.
<b>Ngày hoàn thiện:</b>	<b>11/12/2025</b>	
<b>Ngày đăng:</b>	<b>11/12/2025</b>	

**TỪ KHÓA**

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ  
Tai nạn giao thông  
An toàn giao thông  
Chính sách công  
Triển vọng thực thi

DOI: <https://doi.org/10.34238/tnu-jst.13781>

Email: danghoanganhgt@gmail.com

<http://jst.tnu.edu.vn>

123

Email: jst@tnu.edu.vn

## 1. Giới thiệu

Tai nạn giao thông (TNGT) đường bộ tiếp tục là một thách thức lớn đối với phát triển kinh tế - xã hội và trật tự, an toàn xã hội tại Việt Nam [1]; số vụ và số thương vong cao cùng với tổn thất kinh tế đáng kể đòi hỏi phải có giải pháp thể chế và kỹ thuật hiệu quả. Các nghiên cứu quốc tế chỉ ra rằng các chính sách mới như hệ thống trừ điểm giấy phép lái xe [2], kiểm soát tốc độ tự động [3], ứng dụng hệ thống giao thông thông minh [4] và biện pháp bảo vệ trẻ em [5] đều có tác động đến giảm số vụ TNGT, số người chết và số người bị thương nặng trong các vụ TNGT, nhưng hiệu quả thực tế có thể khác nhau tùy theo phương pháp và điều kiện áp dụng.

Các nghiên cứu trước đây phân tích tác động của một số quy định mới trong Luật Trật tự, an toàn giao thông (TTATGT) đường bộ năm 2024 lên hành vi của người tham gia giao thông [6] - [8], tuy nhiên khoảng trống tri thức đáng kể vẫn là: thiếu các nghiên cứu toàn diện, dựa trên dữ liệu thực nghiệm, đánh giá khả năng và triển vọng đạt mục tiêu giảm tai nạn khi các quy định về mặt pháp luật, giải pháp kỹ thuật được triển khai đồng bộ tại Việt Nam. Với khoảng trống này, mục đích của bài viết là phân tích các điểm mới của Luật TTATGT đường bộ năm 2024, từ đó đánh giá tính khả thi, rủi ro và triển vọng đạt mục tiêu giảm thiểu TNGT, đồng thời đề xuất các bước triển khai và nghiên cứu tiếp theo phù hợp với điều kiện Việt Nam.

## 2. Phương pháp nghiên cứu

Để làm rõ khả năng và triển vọng thực hiện mục tiêu giảm thiểu TNGT của Luật TTATGT đường bộ năm 2024, bài viết sử dụng tổng hợp các phương pháp nghiên cứu khoa học, xã hội, cụ thể như sau:

Thứ nhất, về phương pháp lý luận, bài viết tiến hành phân tích, hệ thống hóa các quy định pháp luật có liên quan trực tiếp đến công tác bảo đảm TTATGT, bao gồm: Luật TTATGT đường bộ năm 2024, các văn bản hướng dẫn thi hành, cùng với hệ thống các quy định hiện hành về xử lý vi phạm, quản lý phương tiện, người điều khiển và hạ tầng giao thông. Việc phân tích nội dung định tính được thực hiện thông qua việc đối chiếu cấu trúc quy phạm, mục tiêu điều chỉnh và giá trị thực thi của từng nhóm quy định, từ đó nhận diện những điểm mới, điểm kế thừa và tác động chính sách tiềm năng. Cách tiếp cận này cho phép làm rõ mối quan hệ giữa nội dung pháp luật và định hướng chiến lược giảm thiểu tai nạn giao thông, đồng thời cung cấp nền tảng lý luận để đánh giá tính khả thi của các quy định trong bối cảnh thực tiễn Việt Nam. Trên cơ sở đó, bài viết xác định những điểm đổi mới, bổ sung quan trọng của Luật TTATGT đường bộ năm 2024 nhằm nâng cao hiệu lực quản lý và giảm thiểu TNGT. Cách tiếp cận này cho phép làm rõ mối quan hệ giữa quy định pháp luật và mục tiêu chính sách, đồng thời cung cấp nền tảng lý luận vững chắc để đánh giá tính khả thi trong thực tiễn.

Thứ hai, bài viết sử dụng phương pháp tổng hợp và hệ thống hóa: bài viết tiến hành tổng hợp các kết quả nghiên cứu khoa học đã được công bố trong và ngoài nước có liên quan đến lĩnh vực quản lý an toàn giao thông, chính sách xử lý vi phạm và các mô hình quản lý giao thông hiện đại. Các nguồn tài liệu được lựa chọn có tính đại diện và cập nhật (từ giai đoạn 2018–2024), giúp bảo đảm tính khách quan và liên hệ logic giữa các luận điểm. Việc hệ thống hóa này được sử dụng nhằm xây dựng khung lý thuyết thống nhất cho việc đánh giá hiệu quả tác động của Luật. Bài viết không sử dụng dữ liệu thực nghiệm (khảo sát, phỏng vấn, thống kê sơ cấp) vì mục tiêu nghiên cứu chủ yếu là đánh giá khả năng và triển vọng thực hiện mục tiêu chính sách pháp luật, không phải đo lường tác động thực tế.

Thứ ba, bài viết tham khảo và đối chiếu với một số nghiên cứu về tác động của chính sách pháp luật giao thông đối với tình hình tai nạn. Bài viết tham chiếu kinh nghiệm của một số quốc gia đã triển khai cải cách pháp luật giao thông gắn với chuyển đổi số và ứng dụng công nghệ trong quản lý phương tiện, như Đức, Úc, Pháp, Anh. Việc đối chiếu hướng tới phân tích định tính về tính tương đồng, khả năng thích ứng của mô hình pháp lý quốc tế đối với bối cảnh Việt Nam. Việc đối chiếu này giúp khẳng định tính hợp lý của cách tiếp cận hiện tại, đồng thời cho phép đánh giá tác động của khuôn khổ pháp lý mới, qua đó làm nổi bật tính tiên bộ và khả năng tác động của Luật TTATGT đường bộ năm 2024.

### 3. Kết quả và bàn luận

#### 3.1. Nội dung mới trong Luật TTATGT đường bộ năm 2024 liên quan đến mục tiêu giảm thiểu TNGT đường bộ

##### 3.1.1. Hệ thống dữ liệu và trung tâm chỉ huy giao thông

Luật thiết kế một hệ thống “xương sống” dữ liệu ở Điều 7: cơ sở dữ liệu dùng chung về đăng ký, đăng kiểm phương tiện; đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, người điều khiển xe, bảo hiểm, xử phạt vi phạm, tai nạn, hành trình phương tiện (và hình ảnh người lái), thời gian điều khiển phương tiện..., kết nối với Cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư và các cơ sở dữ liệu liên quan [9].

Cấu trúc này tương thích với “trung tâm chỉ huy giao thông” ở cấp quốc gia và địa phương, nơi thu thập, phân tích dữ liệu thời gian thực, kết nối hệ thống đèn tín hiệu, camera đô thị và tuyến đường, thiết bị giám sát hành trình, trung tâm điều khiển giao thông thông minh, trạm kiểm soát tải trọng... để chỉ huy, điều khiển, tuần tra, kiểm soát và giải quyết TNGT đường bộ [10, tr. 10-11].

Ý nghĩa an toàn của kiến trúc này là thay đổi căn bản phương thức quản lý TTATGT từ phản ứng sau khi tai nạn xảy ra sang phòng ngừa dựa trên hệ thống dữ liệu: nhận diện điểm đen, mô hình hóa rủi ro theo thời gian và không gian, tự động phát hiện vi phạm, triển khai cưỡng chế “đúng chỗ, đúng lúc”, và hỗ trợ điều tra, giải quyết TNGT bằng chứng cứ số.

##### 3.1.2. Cơ chế trừ điểm giấy phép lái xe

Điểm nhấn đáng chú ý là hệ thống điểm đối với giấy phép lái xe: mỗi giấy phép lái xe có 12 điểm; điểm bị trừ theo tính chất, mức độ vi phạm; nếu không bị trừ thêm trong 12 tháng kể từ lần gần nhất thì được phục hồi đủ 12 điểm; khi bị trừ hết điểm, người lái xe không được điều khiển phương tiện theo hạng giấy phép lái xe đó và chỉ được phục hồi sau ít nhất 6 tháng và qua kiểm tra kiến thức pháp luật đạt yêu cầu.

Theo kinh nghiệm một số nước (Ý, Israel, Na-uy) cho thấy cơ chế điểm phạt thường tạo hiệu ứng răn đe ban đầu mạnh mẽ, góp phần giảm đáng kể số lượng hành vi vi phạm hành chính về lĩnh vực giao thông nghiêm trọng, đặc biệt khi thực hiện cùng mức phạt tiền tương xứng [11]-[13]. Mặc dù hiệu ứng này có thể giảm dần theo thời gian, tuy nhiên nếu việc trừ điểm và xử phạt được thực hiện tăng cường liên tục và công tác tuyên truyền thường xuyên trên các phương tiện thông tin đại chúng sẽ kiềm chế được tình trạng vi phạm TTATGT, nguyên nhân chính dẫn đến các vụ TNGT.

##### 3.1.3. Điều chỉnh mức độ an toàn của một số quy tắc giao thông đường bộ

Luật TTATGT năm 2024 cập nhật nhiều quy tắc nhằm giảm xung đột giao thông trực tiếp và chuẩn hóa các hành vi khi tham gia giao thông như: Quy tắc ra, vào đường cao tốc bằng việc sử dụng làn tăng tốc, giảm tốc; tăng thời gian bật đèn chiếu sáng (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); quy tắc chấp hành đèn tín hiệu giao thông theo hướng nhấn mạnh về việc phải giảm tốc độ hoặc dừng lại nhường đường người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật ngay cả khi đèn xanh; yêu cầu dừng lại trước vạch dừng với đèn vàng; mở rộng các trường hợp cấm vượt; bổ sung nhiều vị trí không được dừng, đỗ để giảm xung đột tầm nhìn. Những điều chỉnh tuy có vẻ nhỏ này thường cho hiệu quả giảm va chạm đáng kể ở đô thị, giảm thiểu các nguy cơ xảy ra TNGT nếu đi kèm tổ chức giao thông hợp lý và thực thi nhất quán.

##### 3.1.4. Bảo vệ nhóm dễ tổn thương - trẻ em

Luật TTATGT đường bộ năm 2024 bổ sung quy định bảo vệ trẻ em: kể từ 01/01/2026, trẻ dưới 10 tuổi và cao dưới 1,35 m không được ngồi cùng hàng ghế với người lái, trừ loại xe ô tô chỉ có một hàng ghế; người lái phải sử dụng hoặc hướng dẫn sử dụng thiết bị an toàn phù hợp cho trẻ em. Đây là một tiêu chuẩn an toàn tối thiểu đã được áp dụng ở hầu hết các nước phát triển, có khả năng giảm thiểu đáng kể tỷ lệ tử vong và chấn thương nặng của trẻ em trong các vụ va chạm:

ghế trẻ em đã được chứng minh làm giảm hơn 70% nguy cơ tử vong cho nhóm đối tượng này trong các vụ TNGT [5, tr. 483].

Luật TTATGT đường bộ năm 2024 còn yêu cầu các phương tiện phải giảm tốc độ đến mức an toàn và chú ý quan sát khi đi qua khu vực có biển báo trường học hoặc có trẻ em đi bộ qua đường. Đây là cơ sở pháp lý để thiết lập các "vùng an toàn" quanh trường học, nơi tốc độ bị giới hạn và các hành vi lái xe nguy hiểm bị xử phạt nghiêm khắc hơn.

### 3.1.5. Kiểm định khí thải đối với mô tô, xe gắn máy

Việt Nam là một trong những quốc gia có tỷ lệ xe máy trên đầu người cao nhất thế giới. Lượng khí thải khổng lồ từ hàng chục triệu xe máy, trong đó có nhiều xe cũ, không được bảo dưỡng, là một trong những nguồn gây ô nhiễm không khí chính tại các đô thị lớn như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Việc kiểm soát khí thải xe máy là một yêu cầu cấp bách để bảo vệ sức khỏe cộng đồng. Luật TTATGT đường bộ năm 2024 quy định kiểm định khí thải đối với mô tô, xe gắn máy theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường tại cơ sở kiểm định đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia. Dù chính sách này nhằm mục tiêu chính là nâng cao chất lượng môi trường, bảo vệ sức khỏe cho người tham gia giao thông, nhưng đồng thời cũng loại bỏ các xe không đạt tiêu chuẩn, gián tiếp giảm rủi ro kỹ thuật (hệ thống phanh hãm, lốp xe, đèn chiếu sáng...) dẫn đến các vụ TNGT.

### 3.1.6. Quản lý biển số xe theo định danh cá nhân

Quy định biển số đi theo người (định danh cá nhân) thay vì đi theo xe là một cuộc cách mạng trong công tác quản lý phương tiện. Khi một người bán xe, họ sẽ giữ lại biển số để đăng ký cho chiếc xe khác của mình, trong khi người mua xe phải làm thủ tục đăng ký để được cấp một biển số mới (nếu chưa có) hoặc sử dụng biển số định danh đã được cấp cho mình trước đó. Biển số giờ đây gắn liền với mã định danh của một cá nhân trong suốt cuộc đời. Quy định này giải quyết triệt để vấn đề "xe không chính chủ", vốn gây rất nhiều khó khăn cho công tác điều tra TNGT, xử lý vi phạm (đặc biệt là "phạt nguội") và quản lý an ninh trật tự. Khi trách nhiệm hành chính và dân sự gắn chặt với chủ biển số, người dân sẽ có ý thức cao hơn trong việc tuân thủ pháp luật và thực hiện các thủ tục sang tên, đổi chủ. Nó cũng giúp ngăn chặn việc sử dụng xe không rõ nguồn gốc vào các hoạt động tội phạm.

### 3.1.7. Các yêu cầu đặc thù đối với xe đưa đón học sinh

Sau nhiều vụ việc thương tâm liên quan đến xe đưa đón học sinh, Luật TTATGT đường bộ năm 2024 đã lần đầu tiên thiết lập một hành lang pháp lý riêng, cực kỳ chặt chẽ cho loại hình phương tiện này. Xe đưa đón học sinh phải có màu sắc đặc trưng (dự kiến là màu vàng) để dễ nhận diện, phải lắp đặt thiết bị giới hạn tốc độ, hệ thống camera giám sát bên trong và bên ngoài xe, và đặc biệt là hệ thống còi báo động, cảm biến phát hiện nếu có học sinh bị bỏ quên trên xe. Người lái xe đưa đón học sinh phải có kinh nghiệm lái xe an toàn, đáp ứng các tiêu chuẩn khắt khe về sức khỏe và đạo đức, không có tiền án, tiền sự liên quan đến các tội xâm phạm tính mạng, sức khỏe. Trên mỗi xe phải có một người chịu trách nhiệm quản lý, hướng dẫn và điểm danh học sinh trong suốt hành trình.

Luật TTATGT đường bộ năm 2024 cũng quy định rõ trách nhiệm của nhà trường trong việc lựa chọn đơn vị cung cấp dịch vụ, kiểm tra các tiêu chuẩn an toàn của phương tiện và con người, cũng như quy trình đưa đón học sinh. Những quy định này khi được áp dụng sẽ tạo ra một "lá chắn" an toàn gần như tuyệt đối, đảm bảo mỗi chuyến đi đến trường của học sinh là một hành trình an toàn và an tâm cho phụ huynh và toàn xã hội.

## 3.2. Đánh giá khả năng thực thi

Việc Quốc hội thông qua Luật TTATGT đường bộ năm 2024 là một quyết sách chiến lược, thể hiện ý chí của Đảng, Nhà nước và nguyện vọng của nhân dân trong việc thiết lập lại kỷ cương, trật tự trên lĩnh vực giao thông. Có thể khẳng định rằng Luật TTATGT đường bộ năm

2024 đã thể hiện nhiều điểm mạnh, tạo cơ sở thuận lợi cho việc áp dụng. Một trong những ưu điểm nổi bật là tính cập nhật và tiệm cận với thông lệ quốc tế. Việc bổ sung các quy định về dữ liệu thông tin về giao thông, về cơ chế trừ điểm trên giấy phép lái xe hay về bảo vệ nhóm yếu thế cho thấy nhà làm luật đã chủ động nắm bắt xu hướng toàn cầu và kịp thời điều chỉnh cho phù hợp với thực tiễn trong nước. Điều này giúp Việt Nam không bị tụt hậu so với các quốc gia tiên tiến, đồng thời tạo ra khuôn khổ pháp lý hiện đại, có khả năng thích ứng với sự thay đổi nhanh chóng của xã hội.

Đối với nhiệm vụ xây dựng cơ sở dữ liệu về TTATGT đường bộ và trung tâm chỉ huy, phải xác định đây là hạng mục trung tâm, có ý nghĩa then chốt, là bộ não chỉ huy của toàn bộ công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới. Thuận lợi cơ bản là có sự chỉ đạo quyết liệt của lãnh đạo các cấp và sự phát triển của công nghệ trong nước. Tuy nhiên, đây là nhiệm vụ đặc biệt phức tạp, đòi hỏi sự tập trung thống nhất và nguồn lực đầu tư rất lớn. Khó khăn chính nằm ở việc tích hợp các hệ thống dữ liệu còn phân tán, thiếu đồng bộ giữa các ngành, cùng với đó là yêu cầu phải bảo đảm an ninh, an toàn tuyệt đối cho hệ thống thông tin chỉ huy. Phương án triển khai phải được thực hiện theo các bước đi vững chắc: trước mắt, tập trung thống nhất các cơ sở dữ liệu lõi hiện có; tiếp đó, từng bước mở rộng hệ thống giám sát và hoàn thiện nền tảng công nghệ, dứt khoát không được nóng vội, chủ quan, đảm bảo hệ thống khi đi vào vận hành phải thông suốt, chính xác và bảo mật.

Cơ chế điểm phạt trên giấy phép lái xe tạo động lực tuân thủ pháp luật về giao thông một cách lâu dài. Khi mỗi vi phạm đều được ghi nhận tức thời, trừ điểm, thông báo và có cơ chế phục hồi điểm có điều kiện, người lái có xu hướng điều chỉnh hành vi để giữ điểm, đặc biệt với các vi phạm nguy cơ cao như điều khiển xe chạy quá tốc độ quy định, không chấp hành tín hiệu đèn giao thông, không nhường đường cho người đi bộ, sử dụng rượu, bia, đồ uống có cồn khi điều khiển phương tiện. Nghiên cứu định lượng ở nhiều quốc gia xác nhận hiệu quả làm giảm số lượng vi phạm hành chính về lĩnh vực giao thông và số vụ TNGT [11]-[13], nhưng sẽ giảm hiệu quả nếu thiếu tăng cường kiểm tra, kiểm soát thường xuyên và thiếu khâu tuyên truyền.

Những thay đổi về tiêu chuẩn an toàn được cập nhật dù mang tính vi mô, sẽ góp phần làm giảm các xung đột giao thông thường gặp. Thời gian bật đèn chiếu sáng dài hơn giúp nhận diện các tình huống tốt hơn ở thời điểm cường độ ánh sáng yếu như lúc hoàng hôn hoặc bình minh; Yêu cầu dừng hẳn trước vạch dừng khi đèn tín hiệu giao thông chuyển sang màu vàng làm hạn chế va chạm ở nút giao thông; danh mục các vị trí cấm dừng, đỗ, cấm vượt xe mới góp phần giảm che khuất và xung đột về không gian [14]. Luật quy định rõ ràng hơn về làn tăng tốc, giảm tốc. Khi vào đường cao tốc, người lái xe phải có tín hiệu và nhường đường cho xe đang chạy trên cao tốc, chỉ khi đủ điều kiện an toàn mới nhập làn ở khu vực làn tăng tốc. Tương tự, khi ra khỏi cao tốc, phải chuyển dần sang làn giảm tốc trước khi rời khỏi. Quy định này khắc phục tình trạng nhập/xuất làn đột ngột, tùy tiện, là nguyên nhân của nhiều vụ tai nạn thảm khốc trên cao tốc.

Về chủ trương quản lý phương tiện thông qua biển số định danh, thực tiễn đã chứng minh đây là một phương án phù hợp với quốc tế, có tính khả thi cao, bước đầu đã phát huy hiệu quả trong việc siết chặt quản lý, khắc phục triệt để tình trạng "xe không chính chủ". Lực lượng Công an nhân dân đã chủ động nắm tình hình, xây dựng nền tảng cơ sở dữ liệu và triển khai đồng bộ trên toàn quốc. Nhiệm vụ trọng tâm trong thời gian tới là tiếp tục hoàn thiện quy trình nghiệp vụ, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ để đơn giản hóa thủ tục hành chính cho nhân dân, đồng thời tăng cường tuyên truyền để mọi người dân hiểu rõ và chấp hành.

Trong công tác bảo vệ các nhóm yếu thế, đặc biệt là nhiệm vụ bảo đảm an toàn cho học sinh, các quy định về xe đưa đón học sinh được ủng hộ vì ảnh hưởng trực tiếp đến các hộ dân có con ở lứa tuổi học sinh. Khả năng thực thi được đánh giá ở mức cao do mục tiêu đã rõ, đối tượng quản lý cụ thể là các cơ sở giáo dục và đơn vị vận tải. Phải quán triệt quan điểm kiên quyết: mọi phương tiện đưa đón học sinh phải đáp ứng đầy đủ tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn; mọi lái xe và người quản lý phải tuân thủ nghiêm ngặt các quy định về trách nhiệm. Chi phí đầu tư nâng cấp phương tiện là yêu cầu bắt buộc, phải được coi là trách nhiệm của đơn vị kinh doanh và nhà

trường, không để phương tiện không đủ tiêu chuẩn lưu hành, gây nguy hiểm cho thể hệ tương lai của đất nước.

Đối với quy định về ghế an toàn cho trẻ em trên xe ô tô, đây là một vấn đề mới, mang tính xã hội sâu sắc, tác động đến thói quen và nhận thức của người dân. Do đó, phương pháp triển khai không thể cứng nhắc, áp đặt mà phải kết hợp chặt chẽ giữa công tác vận động, tuyên truyền đi trước một bước và thực thi pháp luật một cách hợp lý. Phải xác định rõ, rào cản chính là điều kiện kinh tế và thói quen của một bộ phận người dân. Cần có lộ trình mềm dẻo, trong giai đoạn đầu tập trung phổ biến, giáo dục, khuyến khích; sau đó mới tiến hành kiểm tra, xử lý có trọng tâm, trọng điểm đối với xe cá nhân, đồng thời nghiên cứu phương án phù hợp cho các phương tiện kinh doanh vận tải.

Đối với quy định về kiểm soát khí thải mô tô, xe gắn máy được xác định là phức tạp nhất, nhạy cảm nhất vì tác động trực tiếp đến đời sống, phương tiện mưu sinh của đại đa số người dân. Nếu triển khai nóng vội, chủ quan, thiếu sự chuẩn bị kỹ lưỡng có thể gây ra phản ứng xã hội, ảnh hưởng đến an ninh trật tự. Trước hết, cần hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật, xây dựng hạ tầng các trung tâm kiểm định thí điểm tại các thành phố lớn. Lộ trình áp dụng phải được tính toán khoa học, có thể bắt đầu với xe đăng ký mới, sau đó mở rộng dần ra các xe cũ theo từng giai đoạn. Điều kiện tiên quyết để thực hiện là phải xây dựng và triển khai đồng bộ các chính sách an sinh xã hội, hỗ trợ người dân chuyển đổi phương tiện, đảm bảo sự ổn định đời sống của nhân dân.

Như vậy, đánh giá tổng thể cho thấy Luật TTATGT đường bộ năm 2024 hội tụ nhiều yếu tố tích cực, tạo cơ sở để tin tưởng vào khả năng thực thi thành công. Khi khắc phục được những hạn chế về hạ tầng, nguồn lực và văn hóa giao thông, Luật TTATGT đường bộ 2024 mới có thể thực sự đạt được mục tiêu giảm thiểu tai nạn một cách bền vững.

### **3.3. Triển vọng và đề xuất giải pháp**

Việc ban hành Luật TTATGT đường bộ 2024 đánh dấu một bước tiến quan trọng trong nỗ lực giảm thiểu tai nạn tại Việt Nam. Những quy định mới về hạ tầng, phương tiện, con người và công nghệ cho thấy nhà làm luật đã có một tầm nhìn toàn diện, không chỉ tập trung vào xử lý vi phạm mà còn hướng tới phòng ngừa từ gốc rễ. Nhìn từ góc độ triển vọng, có cơ sở để tin rằng nếu được triển khai nghiêm túc và đồng bộ, luật sẽ mang lại hiệu quả rõ rệt trong việc giảm số vụ tai nạn, giảm thương vong và thiệt hại kinh tế – xã hội.

Công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật cần được coi là trụ cột song hành với quy định pháp lý [15]. Luật dù chặt chẽ đến đâu cũng khó phát huy hiệu quả nếu người dân không hiểu, không tin và không tự giác chấp hành. Vì vậy, cần triển khai những chương trình giáo dục an toàn giao thông ngay từ bậc tiểu học, tích hợp vào nội dung đào tạo của các trường trung học và đại học, đồng thời mở rộng đến các doanh nghiệp vận tải, công ty dịch vụ xe công nghệ. Truyền thông đại chúng cũng cần phát huy vai trò, không chỉ đưa tin về tai nạn như một sự kiện, mà còn lan tỏa thông điệp văn hóa giao thông, đề cao trách nhiệm và nhân văn trong từng hành vi tham gia giao thông. Cần phát động một chiến dịch truyền thông quốc gia kéo dài và sâu rộng trên mọi nền tảng để người dân hiểu rõ, hiểu đúng và ủng hộ các quy định mới của Luật. Nội dung tuyên truyền cần trực quan, dễ hiểu, tập trung vào lợi ích mà Luật mang lại cho sự an toàn của mỗi cá nhân và cả cộng đồng.

Một giải pháp quan trọng khác nằm ở việc đẩy mạnh ứng dụng công nghệ. Luật TTATGT đường bộ năm 2024 đã mở ra hành lang pháp lý cho xử phạt nguội và quản lý dữ liệu điện tử, nhưng để biến điều này thành hiện thực, cần một hệ thống hạ tầng kỹ thuật rộng khắp và đồng bộ. Việc mở rộng lắp đặt camera giám sát trên các tuyến quốc lộ, tại các điểm nút giao thông trọng yếu, kết hợp với trí tuệ nhân tạo trong phân tích hình ảnh, sẽ giúp phát hiện nhanh chóng và chính xác các hành vi vi phạm. Hơn nữa, dữ liệu này cần được liên thông trên phạm vi toàn quốc, để một hành vi vi phạm ở địa phương này vẫn có thể được phát hiện và xử lý khi người điều khiển phương tiện di chuyển sang địa phương khác. Hệ thống quản lý vi phạm điện tử cần được thiết kế minh bạch, cho phép người dân dễ dàng tra cứu và nộp phạt trực tuyến, từ đó giảm thiểu thủ tục rườm rà và hạn chế cơ hội cho tiêu cực.

Bên cạnh yếu tố công nghệ, minh bạch trong thực thi cũng là một giải pháp then chốt. Một trong những lo ngại lớn nhất của người dân là việc thực thi luật giao thông có thể bị ảnh hưởng bởi tiêu cực, dẫn đến tình trạng xử lý không công bằng hoặc bỏ lọt vi phạm. Để khắc phục, cần xây dựng cơ chế giám sát đa tầng, trong đó vừa có cơ quan thanh tra độc lập, vừa có sự tham gia của cộng đồng thông qua các kênh phản ánh, ứng dụng di động hoặc mạng xã hội. Việc xử lý vi phạm phải được công khai, minh bạch, có số liệu thống kê định kỳ, để người dân có thể kiểm chứng và tin tưởng vào hiệu quả của luật.

Ngoài ra, sự phối hợp liên ngành đóng vai trò đặc biệt quan trọng. An toàn giao thông không chỉ là nhiệm vụ của lực lượng cảnh sát giao thông mà còn liên quan đến ngành y tế trong công tác cứu hộ, cứu nạn; ngành giáo dục trong việc hình thành ý thức từ sớm; ngành quy hoạch và xây dựng trong thiết kế đô thị thân thiện với giao thông an toàn; ngành thông tin – truyền thông trong việc tuyên truyền; và cả ngành tài chính trong việc bảo đảm nguồn lực đầu tư. Sự phối hợp này phải mang tính hệ thống, tránh tình trạng mỗi ngành làm một phần nhưng thiếu sự kết nối, khiến hiệu quả tổng thể bị suy giảm.

Cần thành lập một cơ chế giám sát và đánh giá độc lập để theo dõi quá trình thực thi Luật. Định kỳ hàng năm, cần có báo cáo đánh giá tác động của Luật dựa trên các số liệu cụ thể về TNGT, sự thay đổi trong hành vi của người tham gia giao thông. Kết quả đánh giá sẽ là cơ sở khoa học để Chính phủ và Quốc hội có những điều chỉnh chính sách kịp thời và phù hợp.

#### 4. Kết luận

Luật TTATGT đường bộ năm 2024 được ban hành trong bối cảnh Việt Nam đang bước vào giai đoạn phát triển mới với yêu cầu cấp bách về bảo đảm an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn và hiện đại hóa quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải. Thực tiễn cho thấy, tai nạn giao thông vẫn là vấn đề nhức nhối, gây tổn thất lớn về con người và kinh tế – xã hội. Sự ra đời của Luật vì thế không chỉ mang ý nghĩa điều chỉnh pháp lý, mà còn là một bước tiến quan trọng trong tư duy lập pháp và quản trị quốc gia theo hướng lấy con người làm trung tâm.

Trên cơ sở phân tích và hệ thống hóa các quy định của Luật, bài viết đã chỉ ra những đổi mới căn bản trong cấu trúc pháp lý và cơ chế thực thi, đặc biệt là việc tăng cường vai trò trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức xã hội, doanh nghiệp và người dân trong bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Kết quả nghiên cứu khẳng định rằng Luật TTATGT đường bộ năm 2024 không chỉ điều chỉnh hành vi, mà còn định hình một mô hình quản trị giao thông mới, gắn kết giữa pháp luật – công nghệ – văn hóa giao thông, đáp ứng yêu cầu của thời kỳ chuyển đổi số và hội nhập quốc tế.

Về mặt lý luận, nghiên cứu góp phần làm rõ mối quan hệ giữa chính sách pháp luật về giao thông và mục tiêu phát triển bền vững, qua đó khẳng định vai trò của pháp luật như một công cụ quản lý hiện đại, có khả năng định hướng hành vi xã hội và thay đổi nhận thức cộng đồng. Về mặt thực tiễn, bài viết cung cấp luận cứ khoa học cho việc tổ chức triển khai, giám sát và đánh giá hiệu quả thực thi Luật TTATGT đường bộ trong giai đoạn tới.

Từ những phân tích trên, có thể khẳng định rằng Luật TTATGT đường bộ năm 2024 là nền tảng pháp lý quan trọng để Việt Nam tiến tới xây dựng một hệ thống giao thông an toàn – thông minh – bền vững. Tuy nhiên, để luật phát huy hiệu quả thực sự, cần tiếp tục hoàn thiện cơ chế phối hợp liên ngành, tăng cường năng lực của lực lượng thực thi, đồng thời phát triển văn hóa giao thông mang tính tự giác và nhân văn. Đây cũng là hướng nghiên cứu tiếp theo nhằm đánh giá sâu hơn tác động của khung pháp lý mới đối với sự thay đổi hành vi xã hội và hiệu quả quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO/ REFERENCES

- [1] T. D. Ho, T. V. Nguyen, and H. A. Ly, “Analysis of the current situation of road traffic accidents in Vietnam,” *Science and Technology*, vol. 64, no. 8/2024 (744), pp. 73-76, 2024. [Online]. Available: <https://scholar.dlu.edu.vn/thuvienso/bitstream/DLU123456789/274206/1/CVb12S82024073.pdf>. [Accessed Oct. 10, 2025].

- 
- [2] H. Dong, N. Jia, J. Tian, and S. Ma, "The effectiveness and influencing factors of a penalty point system in China from the perspective of risky driving behaviors," *Accident Analysis & Prevention*, no. 131, pp. 171–179, 2019.
- [3] N. Tilahun, "Safety Impact of Automated Speed Camera Enforcement: Empirical Findings Based on Chicago's Speed Cameras," *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, vol. 2677, no. 1, pp. 1490-1498, 2023.
- [4] M. A. Regan, J. A. Oxley, S. T. Godley, and C. Tingvall, *Intelligent transport systems: safety and human factors issues*. Melbourne Vic Australia: Royal Automobile Club of Victoria (RACV), 2001.
- [5] K.-N. Young-Hoon and C. Mackie, "The importance of child car seats and current challenges with their use," *Paediatrics Child Health*, vol. 17, no. 9, pp. 483-484, Nov. 2012.
- [6] M. T. Dang and Q. C. Do, "An evaluation of the dilemma zone at signalized intersections using empirical traffic data in Hanoi," *Journal of Construction*, vol. 5, pp. 116-118, 2025.
- [7] H. K. L. Nguyen, "Criminal Policy on Driving Under the Influence of Stimulants – American Experience and Lessons for Vietnam," *Journal of Procuratorate Studies*, vol. 59, no. 2, pp. 143-146, 2022.
- [8] K. V. B. Tran and T. C. Nguyen, "Factors associated with speeding to go through yellow lights for bus drivers in Hanoi," *Transport and Communications Science Journal*, vol. 75, no. 03, pp. 1322-1334, April 2024.
- [9] National Assembly of Vietnam, *Law on road traffic order and safety, issued on June 27, 2024*, 2024.
- [10] Ministry of Public Security, *Circular No. 69/2024/TT-BCA Providing Regulations on Road Traffic Command and Control by the Traffic Police, issued on November 12, 2024*, 2024.
- [11] F. Zambon, U. Fedeli, C. Visentin *et al.*, "Evidence-based policy on road safety: the effect of the demerit points system on seat belt use and health outcomes," *Journal of Epidemiology and Community Health*, no. 61, pp. 877-881, 2007.
- [12] V. Gitelman, E. Doveh, A. Korchatov *et al.*, "Evaluating the impacts of the demerit points system on traffic law violations and driver involvement in road accidents in Israel," *European Transport Research Review*, vol. 15, 2023, Art. no. 39.
- [13] F. Sagberg and R. Ingebrigtsen, "Effects of a penalty point system on traffic violations," *Accident Analysis and Prevention*, vol. 110, pp. 71-77, January 2018.
- [14] P. Kępa, "The issue of road visibility and road traffic safety," *Humanities and Social Sciences*, vol. XXV, no. 27, pp. 39-49, April 2020.
- [15] Central Propaganda and Education Commission, *Guideline No. 109-HD/BTGTW on Strengthening Communication and Implementation of Directive No. 23-CT/TW dated May 25, 2023 of the Party Secretariat on Enhancing the Party's Leadership over Ensuring Traffic Order and Safety in the New Situation*, 2023.