

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI  
KHOA LUẬT

NGUYỄN ĐÌNH NAM

VĂN HÓA PHÁP LUẬT TRONG LĨNH VỰC AN TOÀN GIAO  
THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở VIỆT NAM

Chuyên ngành: Lí luận và lịch sử nhà nước và pháp luật

Mã số: 60 38 01

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2014

*Công trình được hoàn thành tại:*

**KHOA LUẬT - ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI**

Người hướng dẫn khoa học: GS. TS. Hoàng Thị Kim Quế

Phản biện 1: .....

.....

.....

.....

Phản biện 2: .....

.....

.....

.....

.....

Luận văn sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận văn thạc sĩ họp tại  
Khoa Luật – Đại học Quốc gia Hà Nội.

Vào hồi: ... giờ ..... ngày ... tháng..... năm.....

Có thể tìm hiểu luận văn tại:

**Trung tâm tư liệu Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội**  
**Trung tâm Thông tin Thư viện - Đại học Quốc gia Hà Nội**

## MỤC LỤC

	Trang		
<i>Trang phụ bì</i>			
<i>Lời cam đoan</i>			
<i>Mục lục</i>			
<i>Danh mục từ viết tắt</i>			
<i>Danh mục bảng, biểu</i>			
<b>MỞ ĐẦU</b>	1	2.3. Tình hình vi phạm pháp luật GTĐB	37
<b>Chương 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ VĂN HÓA PHÁP LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</b>	11	2.4. Hành vi phản văn hóa GTĐB	41
1.1. Khái niệm và cấu trúc của VHPL	11	2.5. Hiện trạng giao thông vận tải đường bộ	44
1.2. Khái niệm và cấu trúc của VHPL trong lĩnh vực GTĐB	14	2.5.1. Vận tải	44
1.3. Đặc điểm cơ bản của VHPL trong lĩnh vực GTĐB	15	2.5.2. Kết cấu hạ tầng	47
1.3.1. Đặc điểm của lĩnh vực GTĐB	15	2.5.3. Phát triển phương tiện vận tải	51
1.3.2. Đặc điểm cơ bản của VHPL trong lĩnh vực GTĐB	16	2.5.4. Vốn đầu tư phát triển GTĐB	52
1.4. Điều kiện bảo đảm VHPL GTĐB.	17	2.5.5. Mật độ giao thông trên các tuyến đường	53
1.5. Kinh nghiệm một số nước trên thế giới trong lĩnh vực bảo đảm trật tự ATGTĐB	19	2.5.6. Đánh giá hiện trạng GTĐB	54
1.5.1. Văn hóa giao thông tại Cộng hòa Dân chủ Nhân dân Lào	19	2.6. Trách nhiệm của cơ quan nhà nước, cán bộ ngành vẫn chưa đúng mức và đúng tâm	56
1.5.2. Kinh nghiệm giảm ùn tắc giao thông ở Nhật Bản	20	2.7. Quyền và lợi ích của người dân nói chung (người trực tiếp tham gia GTĐB nói riêng) vẫn chưa được đảm bảo	60
1.5.3. Mạng lưới GTĐB ở nước Anh	23	<b>Chương 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP CƠ BẢN NÂNG CAO VĂN HÓA PHÁP LUẬT TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở NƯỚC TA</b>	62
<b>Chương 2: THỰC TRẠNG VĂN HÓA PHÁP LUẬT TRONG LĨNH VỰC ATGTĐB Ở NƯỚC TA</b>	26	3.1. Quan điểm chung	62
2.1. Về hệ thống pháp luật GTĐB	26	3.2. Một số giải pháp cơ bản	63
2.1.1. Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Chỉ thị số 18-CT/TW	26	3.2.1. Hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo đảm trật tự, ATGTĐB	63
2.1.2. Nghị định 171/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB và đường sắt.	28	3.2.2. Tăng cường tuyên truyền, phổ biến, giáo dục nhằm nâng cao nhận thức, kỹ năng ứng xử của các chủ thể trong quá trình vận hành GTĐB	64
2.1.3. Quyết định của Bộ trưởng Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch ban hành các tiêu chí văn hóa GTĐB	30	3.2.3. Nâng cao trách nhiệm của Nhà nước	66
2.2. Về ý thức, hành vi của người tham gia giao thông và của người thực thi pháp luật GTĐB	34	3.2.4. Giáo dục cộng đồng	69
		<b>KẾT LUẬN</b>	72
		<b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO</b>	75

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Giao thông, đi lại là nhu cầu thiết yếu của con người, là huyết mạch kinh tế của mỗi quốc gia đồng thời cũng là một trong những tiêu chí đánh giá sự tiến bộ của xã hội. Nó phản ánh trình độ phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia, thể hiện mức độ đáp ứng nhu cầu kinh tế, văn hoá, xã hội, đi lại, sinh hoạt của các tầng lớp dân cư. Giao thông bao gồm nhiều loại hình khác nhau như đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không, trong đó GTĐB luôn là mảng quan trọng nhất, xét trên tất cả mọi phương diện kinh tế, văn hoá, xã hội, an ninh quốc phòng.

Việt Nam đang ở trong thời kỳ đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước để từng bước hội nhập với thế giới. Trong những năm qua, thực hiện chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, Đảng, Nhà nước và nhân dân ta đã dành sự quan tâm lớn cho đầu tư phát triển giao thông vận tải, đặc biệt là GTĐB. Trong đó, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông có bước phát triển đáng kể với việc áp dụng thành công một số công nghệ hiện đại trong xây dựng cầu đường, tổ chức và điều hành giao thông, chất lượng vận tải ngày một nâng cao, bước đầu cơ bản đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh, nâng cao đời sống của nhân dân, góp phần xóa đói giảm nghèo, rút ngắn khoảng cách giữa các vùng miền.

Tuy nhiên, có một thực tế là GTĐB ở Việt Nam luôn chứa đựng “nguồn nguy hiểm cao độ” dễ dẫn đến những rủi ro, bất lợi, gây thiệt hại về người và tài sản cho xã hội. Do tốc độ phát triển kinh tế và đô thị hóa ngày càng cao, đặc biệt là tại các thành phố lớn, những cung đường chất lượng cao, những cây cầu ngày càng dài và đẹp, những khu đô thị và khu công nghiệp có quy mô to lớn dần được hình thành, nhưng đi kèm với đó là một lượng lớn phương tiện tham gia giao thông, công tác quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông còn nhiều hạn chế, thiếu sót, đặc biệt là ý thức chấp hành pháp luật cũng như hiểu biết về chủ trương, chính sách, pháp luật của người tham gia giao thông còn thấp... Hệ quả tất yếu là nạn ùn tắc giao thông ngày càng phổ biến, TNGT ngày càng nhiều và nghiêm trọng, trật tự ATGTĐB chưa được bảo đảm. Điều này không chỉ gây ảnh

hưởng tới tình hình an ninh trật tự xã hội mà còn gây ảnh hưởng nặng nề tới sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Giao thông vận tải nói chung, GTĐB nói riêng là một trong những hoạt động quan trọng của đời sống và mang tính chất xã hội sâu sắc, phải tuân thủ những quy tắc gồm hệ thống các luật và văn bản hướng dẫn thực hiện để bảo đảm sự vận hành an toàn, thông suốt, hiệu quả, gọi là “luật cứng”. Hoạt động GTĐB là của con người và vì con người, nhất định phải chịu sự chi phối của các chuẩn mực đạo đức và văn hóa, cho nên có thể nói văn hóa khi tham gia giao thông là một dạng “luật mềm”. Và như vậy, diễn biến của giao thông vận tải nói chung, GTĐB nói riêng chịu sự tác động đồng thời của cả “luật cứng” và “luật mềm”. Nói cách khác, VHPL có ảnh hưởng rất lớn đến tình hình trật tự, ATGTĐB diễn ra hàng ngày trên thực tế.

Xuất phát từ thực trạng của hệ thống GTĐB đã phân tích trên đây, tác giả cho rằng việc nghiên cứu đề tài: **“Văn hóa pháp luật trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam”** là yêu cầu tất yếu khách quan, cấp thiết cả về lý luận và thực tiễn nhằm góp phần nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về GTĐB nói chung, ý thức pháp luật GTĐB của các chủ thể tham gia giao thông nói riêng trong thời gian tới.

### 2. Tình hình nghiên cứu đề tài

Trước nhu cầu cấp thiết của thực tiễn quản lý nhà nước và cuộc sống người dân như hiện nay, GTĐB luôn là chủ đề quan trọng được các nhà lập pháp, nhà quản lý, các nhà khoa học quan tâm nghiên cứu và tiếp cận theo nhiều cách, với những cấp độ khác nhau.

Đề cập đến vấn đề quản lý nhà nước về trật tự an toàn GTĐB trên địa bàn cả nước có nhiều văn bản quan trọng, trong đó đáng chú ý là Quy hoạch tổng thể ATGT quốc gia đến năm 2020 của Chính phủ; Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ về việc tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn TNGT nghiêm trọng trong hoạt động vận tải; Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2009, điều chỉnh năm 2013. Về các công trình nghiên cứu, có: Trần Đào, *Tai nạn GTĐB, thực trạng, nguyên nhân và giải pháp phòng ngừa của lực lượng cảnh sát giao thông* - Đề tài nghiên cứu khoa học

cấp Bộ - Hà Nội năm 1998; Mai Văn Đức, *Nghiên cứu tình hình ATGTĐB và các biện pháp khắc phục*, Luận văn thạc sĩ Khoa học kỹ thuật - Đại học Giao thông vận tải năm 2000; Lê Ngọc Tiên, *Giáo dục pháp luật - biện pháp quan trọng trong giảm thiểu tai nạn GTĐB*, Tạp chí Giao thông vận tải số 7 năm 2004; GS. TS Hoàng Thị Kim Quế - Khoa Luật, Đại học quốc gia Hà Nội, *Văn hoá pháp luật giao thông - các giá trị chân, thiện, mỹ, ích*, Tạp chí Nghiên cứu lập pháp số 167, tháng 3/2010; Ths. Bùi Xuân Phái - Khoa Hành chính - Nhà nước, Đại học Luật Hà Nội, *Tâm lý người Việt và văn hóa pháp lý với việc thực hiện pháp luật trong tiến trình hội nhập quốc tế* năm 2010; TS. Lê Thị Anh, Khoa Văn hoá và Phát triển - Học viện Báo chí và Tuyên truyền, *Văn hóa giao thông Việt Nam – Cái nhìn toàn cảnh* năm 2012...

Về trật tự an toàn GTĐB trên địa bàn thành phố Hà Nội và trên một số địa bàn khác, gồm các công trình: Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thủ đô Hà Nội đến năm 2020; Quy hoạch điểm đỗ xe tĩnh trên địa bàn thành phố Hà Nội; Nguyễn Thị Thanh Thủy, *Hoàn thiện quản lý nhà nước đối với giao thông đô thị tại thành phố Hà Nội*; Trần Văn Quan, *Tăng cường quản lý nhà nước về vận tải đường bộ* (lấy từ thực tiễn tỉnh Đồng Nai); Chính sách phát triển giao thông công cộng ở đô thị lớn Việt Nam - Thực trạng và giải pháp hoàn thiện (nghiên cứu qua thực tiễn ở TP Hồ Chí Minh); Nguyễn Quang Huy, *Thực hiện pháp luật trong lĩnh vực đảm bảo trật tự ATGT* (qua thực tế tỉnh Thái Nguyên). Luận văn thạc sĩ Luật học, Đại học quốc gia Hà Nội năm 2007; Đào Văn Minh, *Quản lý nhà nước bằng pháp luật về trật tự ATGTĐB của chính quyền cơ sở ở tỉnh Thanh Hóa hiện nay*. Luận văn thạc sĩ Học viện Chính trị- Hành chính quốc gia Hồ Chí Minh năm 2008; Nguyễn Văn Minh, *Xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB trên địa bàn tỉnh Thanh Hóa*, Luận văn thạc sĩ Luật học, Đại học quốc gia Hà Nội năm 2012; Vũ Ngọc Dương, *Thực trạng và giải pháp về trật tự, ATGTĐB trên địa bàn tỉnh Hải Dương*, Tạp chí Khoa học Công nghệ và Môi trường số 4 năm 2009, đề tài nghiên cứu cấp Bộ năm 2009...

Tình hình nghiên cứu trên cho thấy, các công trình khoa học, đề tài nghiên cứu, sách chuyên khảo, luận án, luận văn và bài báo thường khai thác ở góc độ phản ánh vấn đề quản lý trật tự, ATGTĐB hoặc thực hiện pháp luật GTĐB nói chung. Tuy vậy, cho đến nay chưa có công trình nào

nghiên cứu một cách toàn diện, chuyên biệt về vấn đề VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB. Các công trình hiện nay hầu hết chỉ nghiên cứu pháp luật GTĐB hoặc văn hóa GTĐB một cách độc lập mà chưa xem xét mối quan hệ biện chứng giữa chúng trong thực tiễn. Vì thế nó đang đặt ra cho các nhà khoa học, nhà quản lý yêu cầu phải có phương hướng giải quyết cấp bách và lâu dài. Luận văn là công trình khoa học đầu tiên nghiên cứu một cách toàn diện và chuyên biệt về “*Văn hóa pháp luật trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam*” dưới góc độ khoa học chuyên ngành Lý luận và lịch sử nhà nước và pháp luật. Với kết quả nghiên cứu của luận văn, tác giả hy vọng sẽ rút ra được những bài học kinh nghiệm, kiến nghị những giải pháp hữu hiệu nhằm nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về trật tự, ATGTĐB tại Việt Nam.

### **3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

#### **3.1. Đối tượng nghiên cứu**

Đối tượng nghiên cứu của luận văn là việc xây dựng VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB của các cơ quan, tổ chức, cá nhân thuộc chủ thể và đối tượng của lĩnh vực ATGTĐB ở Việt Nam.

#### **3.2. Phạm vi nghiên cứu**

Phạm vi nghiên cứu của luận văn chỉ giới hạn ở việc xây dựng và thực thi VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB của các cơ quan quản lý hành chính nhà nước về GTĐB như Bộ Giao thông vận tải, Thanh tra giao thông vận tải, Cảnh sát giao thông và người dân tham gia quan hệ GTĐB ở Việt Nam.

### **4. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu của luận văn**

#### **4.1. Mục đích**

Luận văn hướng tới làm sáng tỏ cơ sở lý luận và thực trạng VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB để đưa ra phương hướng và giải pháp cơ bản nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về GTĐB và tăng cường ý thức, VHPL của các chủ thể tham gia quan hệ pháp luật GTĐB ở Việt Nam.

#### **4.2. Nhiệm vụ nghiên cứu**

Để đạt được mục đích trên, luận văn có nhiệm vụ cụ thể sau:

- Làm rõ những vấn đề lý luận về khái niệm, cấu trúc, đặc điểm và điều kiện bảo đảm thực hiện VHPL GTĐB; lược thuật kinh nghiệm thực thi VHPL của một số nước, tạo nền tảng lý luận để giải quyết vấn đề.

- Đánh giá thực trạng VHPL trong việc bảo đảm trật tự, ATGTĐB ở nước ta từ góc độ hệ thống pháp luật GTĐB; ý thức, hành vi của người tham gia giao thông và của người thực thi pháp luật GTĐB; tình hình vi phạm pháp luật GTĐB để chỉ ra những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân của thực trạng VHPL GTĐB hiện nay.

- Đề xuất một số giải pháp cơ bản nhằm nâng cao VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB ở nước ta trong thời gian tới.

## **5. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu**

### **5.1. Cơ sở lý luận**

Luận văn được nghiên cứu trên cơ sở của chủ nghĩa Chủ nghĩa Mác-Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh và quan điểm, chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách và pháp luật của Nhà nước; Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ về việc tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn TNGT nghiêm trọng trong hoạt động vận tải; Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Luận văn có kế thừa và phát triển những kinh nghiệm xây dựng văn hóa giao thông và VHPL trong việc bảo đảm trật tự, ATGTĐB của các công trình khoa học có liên quan.

### **5.2. Phương pháp nghiên cứu**

Luận văn được nghiên cứu bằng phương pháp luận của chủ nghĩa duy vật biện chứng và duy vật lịch sử cùng với các phương pháp cụ thể khác như điều tra khảo sát, thống kê xã hội học, phân tích, tổng hợp, so sánh, dự báo để chọn lọc những tri thức khoa học cũng như kinh nghiệm thực tiễn xây dựng và thực thi VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB.

Phương pháp của lý thuyết hệ thống được sử dụng trong luận văn để bảo đảm việc nghiên cứu các vấn đề được toàn diện, bảo đảm tính nhất quán, liên thông giữa các nội dung, các chương và các tiết của luận văn.

Bên cạnh đó, nội dung của Luận văn được trình bày trên cơ sở tự nghiên cứu, kinh nghiệm thực tiễn của giáo viên hướng dẫn, các đồng nghiệp và của bản thân cùng với sự tham khảo các văn bản pháp luật, tài liệu của một số tác giả.

## **6. Tính mới và những đóng góp của đề tài**

Luận văn nghiên cứu một cách tổng quát về VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB của các chủ thể tham gia quan hệ GTĐB dưới góc độ tâm lý học và xã hội học để tìm ra những nguyên nhân cơ bản làm ảnh hưởng trực tiếp đến quá trình thực thi pháp luật GTĐB và thái độ, hành vi của người tham gia giao thông họ. Trên cơ sở đó, luận văn sẽ tìm ra những điểm mấu chốt trong tâm lý và hành vi của các chủ thể tham gia quan hệ GTĐB để từ đó kiến nghị những giải pháp xây dựng VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB ở Việt Nam. Những điểm sau đây là đóng góp mới về luận cứ khoa học và thực tiễn của Luận văn:

- Luận văn sẽ góp phần làm rõ vai trò của văn hoá pháp luật trong quá trình xây dựng và thực hiện pháp luật nói chung, pháp luật về bảo đảm trật tự, ATGTĐB nói riêng.

- Chỉ ra những hạn chế, bất cập trong việc xây dựng và củng cố VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB (từ các khía cạnh: hệ thống pháp luật GTĐB; ý thức, hành vi của người tham gia giao thông và của người thực thi pháp luật GTĐB; trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước, các tổ chức xã hội và người dân) thông qua việc trình bày về thực trạng bảo đảm trật tự, ATGTĐB trong thời gian qua.

- Đề xuất một số giải pháp cơ bản nhằm xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB trong giai đoạn hiện nay.

Từ những kết quả nghiên cứu đạt được, luận văn sẽ là nguồn tài liệu bổ ích, góp phần làm phong phú kho tàng lý luận chung, đồng thời có thể được tham khảo trong hoạch định chính sách và hoàn thiện các văn bản quản lý nhà nước nhằm nâng cao ý thức, VHPL nói chung, VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB nói riêng; làm tài liệu tham khảo trong quá trình nghiên cứu, giảng dạy tại các cơ sở đào tạo, bồi dưỡng cán bộ, công chức trong ngành giao thông vận tải, Thanh tra giao thông, Cảnh sát giao thông và các đề tài khoa học, công trình nghiên cứu khác có liên quan.

## 7. **Bố cục của Luận văn**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo, Luận văn được kết cấu thành 03 chương và 14 mục.

Chương 1: Cơ sở lý luận về văn hóa pháp luật GTĐB

Chương 2: Thực trạng VHPL trong lĩnh vực ATGTĐB ở nước ta

Chương 3: Một số giải pháp cơ bản nâng cao văn hóa pháp luật trong lĩnh vực ATGTĐB ở nước ta

### **Chương 1**

## **CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ VĂN HOÁ PHÁP LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

### **1.1. Khái niệm và cấu trúc của VHPL**

Lâu nay pháp luật thường được nhìn nhận dưới góc độ là những định chế, qui tắc xử sự do Nhà nước ban hành hoặc thừa nhận và đảm bảo thực hiện nhằm điều chỉnh các quan hệ xã hội. Tuy nhiên ngày nay, trong bối cảnh toàn cầu hóa, pháp luật dần được nhìn nhận và tiếp cận dưới góc độ văn hóa nhằm vượt lên những bất đồng, khác biệt, để hợp tác xây dựng nên những qui tắc ứng xử mới - những qui tắc có khả năng đem lại lợi ích cho các bên tham gia và cho toàn xã hội.

VHPL là cái mà ai cũng có thể hình dung ra được một cách rất cụ thể như cách ăn mặc, cử chỉ, lời nói, thái độ, cách xử sự của các thẩm phán, luật sư, công chứng viên, vị chủ tịch phường hay nhân viên cảnh sát... Nhưng để nói một định nghĩa ngắn gọn nhất về văn hoá nói chung và VHPL nói riêng, xem ra không dễ dàng, khó mà có tính chính xác, đầy đủ. Bản thân văn hoá có nội dung vô cùng phong phú và không xác định cụ thể về khái niệm.

Hiện nay trên thế giới có khoảng 400 - 500 định nghĩa về văn hoá. Tuy có sự đa dạng về cách tiếp cận, song điều cốt lõi được thừa nhận chung về văn hoá đó là: văn hoá - một phạm trù bao quát tất cả các giá trị do con người sáng tạo nên trong quá trình hoạt động lý luận và thực tiễn nhằm thoả mãn nhu cầu đời sống vật chất, tinh thần. Chủ tịch Hồ Chí Minh đã viết: *“vì lẽ sinh tồn cũng như mục đích của cuộc sống mà loài người mới sáng tạo và phát minh ra ngôn ngữ, chữ viết, đạo đức, pháp luật, khoa học,*

*tôn giáo; văn học nghệ thuật, những công cụ cho sinh hoạt hàng ngày về mặc, ăn, ở và các phương thức sử dụng khác. Toàn bộ những sáng tạo và phát minh đó tức là văn hoá...”* [6].

Theo Từ điển Từ và ngữ Việt Nam - GS. Nguyễn Lâm, Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh giải thích: Văn hóa là toàn bộ những giá trị vật chất và tinh thần do loài người sáng tạo ra trong quá trình lịch sử và tiêu biểu cho trình độ mà xã hội đã đạt được trong từng giai đoạn về các mặt học vấn, khoa học, kỹ thuật, văn học, nghệ thuật, triết học, đạo đức, sản xuất...

Từ những quan niệm chung về văn hóa, có thể hiểu *VHPL là hệ thống các yếu tố, các giá trị vật chất và tinh thần thuộc lĩnh vực tác động của pháp luật được thể hiện trong ý thức và hành vi của con người* [4].

Nền VHPL của các nước khác nhau có những đặc điểm khác nhau, trình độ phát triển khác nhau, nhưng đều giống nhau ở chỗ là được cấu thành bởi ba nội dung cơ bản là: ý thức pháp luật, hệ thống pháp luật và các thiết chế pháp luật, hành vi thực hiện pháp luật và áp dụng pháp luật.

### **1.2. Khái niệm và cấu trúc của VHPL trong lĩnh vực GTĐB**

Trên cơ sở khái niệm và cấu trúc của VHPL 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. VHPL 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).

VHPL 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. VHPL 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. VHPL 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.

VHPL 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

tổ 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.

### **1.3. Đặc điểm cơ bản của VHPL trong lĩnh vực GTĐB**

#### **1.3.1. Đặc điểm của lĩnh vực GTĐB**

*Tính quan trọng*, GTĐB là phương thức di chuyển chủ yếu, phổ biến và nguyên thủy nhất trong các loại hình giao thông. Nó là một lĩnh vực rất đặc thù, hệ trọng bởi liên quan trực tiếp đến tính mạng, sức khỏe, tài sản con người, tài sản của xã hội.

*Tính phức tạp*, GTĐB là hoạt động xã hội của con người, diễn ra trên những con đường nhất định, chịu ảnh hưởng bởi các yếu tố như thời tiết, địa hình, phương tiện giao thông, người tham gia giao thông và các yếu tố khác. Các yếu tố này luôn biến đổi hàng ngày, hàng giờ do đó, hoạt động GTĐB hết sức phức tạp.

*Tính đa dạng*, khác với các loại hình giao thông khác như đường thủy, đường sắt, hàng không, các phương tiện và chủ thể tham gia GTĐB hết sức đa dạng và phong phú. Có thể kể đến như: ô tô, xe máy, công nông, xe bò, xe ngựa, xe đạp, người đi bộ, thậm chí là cả súc vật...

#### **1.3.2. Đặc điểm cơ bản của VHPL trong lĩnh vực GTĐB**

*Về chủ thể*: chủ thể trong quan hệ pháp luật GTĐB rất đa dạng, bao gồm: người dân, người tham gia giao thông, cảnh sát giao thông, nhà quản lý, điều hành trật tự ATGTĐB. Mọi hành vi giao thông của con người đều diễn ra trong phạm vi giới hạn được xác định - đó là trên các con đường nói chung, đường bộ nói riêng, tất cả đều cơ bản diễn ra trong giới hạn đó. Đây là một đặc điểm nổi bật giữa các hành vi của con người trong lĩnh vực GTĐB so với các lĩnh vực khác. VHPL GTĐB như vậy cần phải được nhìn nhận từ hai phía - những người tham gia giao thông và các nhà quản lý. Hai

yếu tố cơ bản hợp thành: Con người và Con đường cùng với những hành vi tương ứng của các cá nhân tham gia giao thông và của các cán bộ nhà nước có trách nhiệm điều hành, quản lý. Ở đây, chúng ta muốn nói đến việc phải đầu tư thực sự, phải “quyết liệt” hơn nữa về phương diện quản lý nhà nước, quản lý xã hội, pháp luật và tổ chức thực thi pháp luật. Tăng cường năng lực điều hành, năng lực kiểm soát, xử lý, ban hành quy định pháp luật, huy động dư luận xã hội, trí tuệ xã hội nhằm hạn chế đến mức thấp nhất TNGT và ách tắc giao thông, trong đó, vi phạm dẫn đến TNGT phải đặt lên hàng đầu để tìm các liều “vắc xin” đặc trị.

*Về tâm lý, thói quen của người tham gia giao thông*: Một trong những đặc trưng của VHPL GTĐB là sự hiện hữu của các yếu tố phi kinh tế, chủ quan bao gồm: tính cách, tập quán, nếp sống, thói quen; tố chất đạo đức, cách cư xử của các cá nhân. Những yếu tố này có ảnh hưởng mạnh mẽ đến ý thức và hành vi pháp luật, đạo đức của những người tham gia giao thông và kể cả của những nhà quản lý. Thực tế cho thấy, các thói quen chen lấn, tính cách liều lĩnh “liều mình như chẳng có”, bất cẩn... là một lực cản nặng nề đến trật tự, an toàn giao thông, gây nên nhiều hậu quả xấu. Tính cách con người có ảnh hưởng đến ý thức, hành vi đạo đức và pháp luật. Vì vậy, rèn luyện tính cẩn thận, thận trọng, điềm tĩnh, nhã nhặn, lòng trắc ẩn và nhường nhịn là một trong những điều kiện để các cá nhân tuân thủ pháp luật, thực hành văn hoá đạo đức khi tham gia giao thông.

*Về yếu tố tác động đến ý thức và hành vi giao thông của mọi người*. Đầu tiên phải kể đến đó là thời tiết, hành vi giao thông của con người diễn ra ở “ngoài đường” nên khó tránh khỏi bị tác động bởi nắng nóng, mưa phùn, gió bắc hay bất kỳ loại hình thời tiết nào. Thứ đến là cơ sở hạ tầng giao thông, địa hình: đường đồng bằng, đường đồi núi quanh co, đèo dốc... cũng có tác động không nhỏ đến ý thức và hành vi giao thông của con người. Về mặt chủ quan, kiến thức, kinh nghiệm, thói quen và truyền thống từ đời này sang đời khác của một người là những yếu tố quan trọng tác động đến ý thức và hành vi giao thông của họ.

### **1.4. Điều kiện đảm bảo VHPL GTĐB**

Việc bảo đảm, xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL GTĐB phụ thuộc vào các điều kiện sau:

*Trước hết* và quan trọng nhất chính là ý thức tự giác của người dân nói chung, người tham gia giao thông nói riêng. Ý thức tự giác của cá nhân được biểu hiện thông qua việc tuân thủ các quy định của pháp luật về GTĐB, các chuẩn mực đạo đức được xã hội, cộng đồng thừa nhận; tôn trọng quyền, lợi ích của Nhà nước và của người khác; ứng xử một cách tử tôn, bình tĩnh và vì người khác khi tham gia giao thông.

*Thứ hai* là hệ thống pháp luật là một trong ba yếu tố cấu thành VHPL GTĐB, là nền tảng, chuẩn mực cho hành vi của các chủ thể tham gia GTĐB. Do đó, để có được nền VHPL GTĐB phát triển, cần phải xây dựng một hệ thống pháp luật ổn định, minh bạch và hợp lý.

*Thứ ba* là công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB. Có được hệ thống pháp luật ổn định, minh bạch và hợp lý rồi, nhưng không đưa được đến với người dân, làm cho người dân nhận thức được và hành xử theo thì cũng không thể hình thành nên nền VHPL GTĐB. Vì vậy, cần tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về GTĐB.

*Thứ tư* là hạ tầng giao thông. Hạ tầng GTĐB là bối cảnh, hoàn cảnh và địa điểm nơi diễn ra hoạt động GTĐB. Hạ tầng giao thông tốt thì sẽ giảm thiểu được TNGT, vi phạm giao thông không đáng có. Từ đó góp phần bảo đảm VHPL GTĐB.

*Thứ năm* là trách nhiệm của Nhà nước nói chung, nhà chức trách, cơ quan chủ quản về GTĐB trong việc chủ động tạo dựng hệ thống pháp luật, chính sách phù hợp; cơ sở hạ tầng GTĐB đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân cũng như yêu cầu phát triển kinh tế xã hội; gương mẫu tuân thủ và bảo đảm tính nghiêm minh của pháp luật GTĐB đồng thời thực hiện tốt chức năng quản lý, điều hành và xử lý vi phạm trong lĩnh vực GTĐB tạo niềm tin, sự tôn trọng trong nhân dân, từ đó tác động mạnh mẽ vào ý thức của họ về trách nhiệm bảo đảm trật tự, ATGT và trách nhiệm xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL GTĐB.

*Cuối cùng* là sức mạnh của dư luận xã hội. Nếu một hành vi sai trái chỉ bị một người lên tiếng thì chưa chắc người vi phạm đã “lay tâm, chuyển ý”, nhưng nếu là do nhiều người lên tiếng, thậm chí là cả xã hội lên án thì chắc chắn người vi phạm đó sẽ phải xem xét và thay đổi hành vi, thái độ ứng xử của mình. Do vậy, trong quá trình xây dựng và bảo đảm VHPL GTĐB không thể không tính đến vai trò của dư luận xã hội.

## **1.5. Kinh nghiệm một số nước trên thế giới trong lĩnh vực bảo đảm trật tự ATGTĐB**

Trong bối cảnh Việt Nam gia nhập vào tiến trình toàn cầu hòa, 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, ATGTĐB nói riêng của các nước trên thế giới, từ đó xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, ATGTĐB cho phù hợp với xu hướng và yêu cầu chung là điều hết sức cần thiết.

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, ATGT đường bộ, 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 nghiên cứu của đề tài, 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.

## **Chương 2**

### **THỰC TRẠNG VĂN HOÁ PHÁP LUẬT TRONG LĨNH VỰC AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở NƯỚC TA**

#### **2.1. Về hệ thống pháp luật GTĐB**

Ngày 13/11/2008, Quốc hội đã thông qua Luật GTĐB số 23/2008/QH12. Đi kèm với đó là một loạt các văn bản hướng dẫn thi hành của Chính phủ (Nghị quyết, Nghị định), Thủ tướng Chính phủ (Quyết định, Chỉ thị), các Bộ, cơ quan ngang Bộ (Thông tư, Quyết định) và các địa phương trong cả nước (Quyết định). Tất cả các văn bản trên là cơ sở pháp lý quan trọng trong việc xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL cũng như bảo đảm trật tự, ATGTĐB.



Trong đó, liên quan đến việc xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, ATGTĐB, phải đặc biệt kể đến Nghị quyết số 30/NQ-CP ngày 01/3/2013 ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Chỉ thị số 18-CT/TW; Nghị định số 171/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB và đường sắt, và Quyết định số 3500/QĐ-BVHTTDL ngày 09/10/2013 của Bộ trưởng Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch ban hành các tiêu chí văn hóa GTĐB.

## **2.2. Về ý thức, hành vi của người tham gia giao thông và của người thực thi pháp luật GTĐB**

Theo đánh giá của nhiều chuyên gia giao thông có uy tín, hạ tầng giao thông của các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh dù còn nhiều bất cập, mật độ phương tiện giao thông tại Hà Nội đã quá tải nhưng chưa đến mức gây ra tình trạng ùn tắc nghiêm trọng như hiện nay. Việc tắc đường xảy ra ngày càng thường xuyên và nghiêm trọng hơn tại Hà Nội chủ yếu do ý thức kém của người tham gia giao thông. Ý thức của rất nhiều hộ dân sống ở mặt phố Hà Nội chưa tốt. Điều đó thể hiện qua tình trạng nhà nhà, người người bằng mọi cách làm mái che, mái vẩy, bậc lên xuống, coi nói.. để lẩn ra diện tích chung càng nhiều càng tốt. Bên cạnh đó, tình trạng lấn hè đường để buôn bán cũng đã đến mức báo động. Đây chính là một trong những nguyên nhân gây tắc đường dù đã được “điểm mặt chỉ tên” nhưng chưa được giải quyết triệt để.

Bên cạnh đó, người Việt Nam vốn có thói quen đi đường thủy, thuyền ghe thay vì đi đường bộ, dùng xe ngựa. Việt Nam ở vùng nhiệt đới, gió mùa, hàng năm lượng mưa khá cao, thường gây lụt lội.

Tâm lý và thói quen của cư dân đi lại trên sông, biển được hình thành qua nhiều thế hệ, nhiều khi đã trở thành tiềm thức, thật khó thay đổi. Bước sang giai đoạn công nghiệp hóa, hiện đại hóa, đô thị hóa, nhiều dòng sông đã bị lấp đi, nhiều con đường bộ được hình thành, những cư dân vạn chài quen với cuộc sống trên sông nước đã sử dụng xe máy, ô tô và vẫn mang theo những thói quen sông nước tham gia vào GTĐB. Nên dù có thể họ đã được đào tạo qua lớp bồi dưỡng về luật ATGTĐB nhưng hệ thống luật pháp mới được tiếp thu đó vẫn chưa thay thế những thói quen đã in sâu trong tâm trí từ khi thơ bé.

Cũng phải kể đến là, giao thông Việt Nam mang nét của văn minh nông nghiệp, văn hóa xóm làng. Người nông dân với những đức tính tốt đẹp như cần cù lao động, giản dị, tiết kiệm, thông minh, linh hoạt, sống nặng về tình cảm... lại gặp phải trở ngại rất lớn khi bước vào xã hội văn minh, khi chuyển từ văn hóa xóm làng sang văn hóa đô thị. Tâm lý tiết kiệm và cách thức đi ngang về tắt của người nông dân khi hòa nhập vào văn hóa đô thị lại tỏ ra không thích hợp và có nhiều bất cập.

Từ nông thôn lên thành thị, nhiều người không thuộc đường nên đã gây ra nhiều phiền toái cho họ. Giao thông đô thị phải tuân thủ theo pháp luật nghiêm khắc, còn giao thông nông thôn lại thường theo lệ làng. Từ văn hóa đi bộ tiến lên văn hóa sử dụng phương tiện cơ giới là một bước biến chuyển to lớn trong đời sống sinh hoạt và nhận thức của nông dân. Khi sử dụng phương tiện xe gắn máy, thậm chí là ô tô, người mang tâm lý nông dân vẫn di chuyển như khi đang đi bộ. Họ luôn lách, chen lấn để làm sao cho xe mình vượt lên trước, gây ra cảnh đi lại lộn xộn, dẫn đến những “nút thắt cổ chai” khiến tắc nghẽn nhiều giờ liền ở các đô thị.

Dân gian có câu “An cư mới lập nghiệp”, nghĩa là làm gì thì làm, cứ kiếm được một chỗ ở ổn định và là của riêng mình thì mới yên tâm làm ăn, chưa có chỗ ở chính thức nghĩa là chưa thể nói gì đến chuyện làm ăn. Đây cũng là một trong những nguyên nhân chính gây ùn tắc giao thông trong các đô thị lớn ở nước ta.

## **2.3. Tình hình vi phạm pháp luật GTĐB:**

Theo Báo cáo số 1467/BC-UBPL13 ngày 30/10/2012 của Ủy ban Pháp luật của Quốc hội báo cáo Kết quả giám sát về việc thực hiện pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông vận tải, nhìn chung, trong thời gian qua, vi phạm hành chính về giao thông vận tải đường bộ còn phổ biến (Vi phạm hành chính trên lĩnh vực đường bộ chiếm trên 96% tổng số vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông; chỉ tính trên lĩnh vực giao thông động, cứ 2 phương tiện tham gia GTĐB thì 1 phương tiện vi phạm hành chính) và có chiều hướng gia tăng. Các lực lượng có thẩm quyền (chủ yếu do lực lượng Công an xử phạt) đã phát hiện và xử lý 18.286.445 vụ vi phạm; tạm giữ có thời hạn 67.811 ô tô, 2.005.371 mô tô, 194.514 phương tiện khác và 657.051 giấy phép lái xe. Ngoài ra, còn áp dụng các biện pháp buộc học lại Luật giao thông; buộc tháo dỡ, giải tỏa công trình, lều

lấn, bực bệ, chợ tạm do lấn chiếm, sử dụng hành lang ATGTĐB trái phép...

### Đánh giá chung

Một là, tuy số vụ TNGT, số người chết và bị thương từ năm 2008 đến nay có chiều hướng giảm nhưng chưa ổn định và bền vững, tình hình vi phạm pháp luật về giao thông vận tải vẫn còn phổ biến, đa dạng và diễn biến phức tạp.

**Bảng 2.1. Tình hình tai nạn GTĐB 2007 - 2011**

Năm	Số vụ	Tăng so với năm trước	Số người chết	Tăng so với năm trước	Số người bị thương	Tăng so với năm trước
2007	14.624	-0,70%	13.150	3,08%	10.546	-6,57%
2008	12.816	-12,36%	11.594	-11,83%	8.064	-23,53%
2009	12.492	-2,53%	11.516	-0,67%	7.914	-1,86%
2010	14.422	15,45%	11.449	-0,58%	10.633	34,36%
2011	12.727	-11,75%	9218	-19,49%	11.257	5,87%

Nguồn: Ủy ban ATGT quốc gia.

Hai là, trong quá trình thực hiện, nhiều lúc, nhiều nơi lực lượng chức năng chưa kiểm soát được tình hình nên không ít trường hợp xảy ra vi phạm nhưng không được phát hiện hoặc phát hiện vi phạm nhưng xử lý không nghiêm, không triệt để.

Ba là, việc xử lý phương tiện, giấy tờ bị tạm giữ còn gặp nhiều khó khăn.

Bốn là, nhiều trường hợp người bị xử phạt không tự giác chấp hành nhưng không có biện pháp cưỡng chế thi hành; việc chuyển quyết định xử phạt để các cơ quan địa phương cưỡng chế thi hành còn nhiều vướng mắc.

Năm là, việc phối hợp giữa các cơ quan nhà nước có thẩm quyền liên quan đến giao thông chưa chặt chẽ và thiếu đồng bộ.

Sáu là, tình trạng vi phạm từ phía lực lượng có thẩm quyền xử phạt vẫn còn xảy ra, nhưng số trường hợp phát hiện được còn rất ít, cho thấy chưa có biện pháp hữu hiệu để kiểm tra, giám sát đối với người thi hành

công vụ để hạn chế tình trạng tiêu cực, lạm quyền; các biện pháp xử lý đối với các trường hợp vi phạm này chủ yếu là áp dụng hình thức kỷ luật nhẹ.

### 2.4. Hành vi phản văn hóa GTĐB

Nguyên nhân xảy ra TNGT chủ yếu là do ý thức chủ quan của người điều khiển phương tiện giao thông, chiếm tỷ lệ khoảng 86% các vụ tai nạn; chỉ một va chạm nhỏ trên đường phố, thay vì xin lỗi, cảm ơn... người ta quay ra cãi lộn, đánh đấm nhau, thậm chí rượt đuổi, đâm chém, bắn nhau dẫn đến tử vong; trong những lúc tắc đường, mạnh ai người nấy đi, nhiều thanh niên xô đẩy cả chị em phụ nữ, các cụ già để vượt lên phía trước hoặc rẽ sang ngang. Đôi khi bản thân các nạn nhân của các vụ tai nạn cũng có lỗi khi tham gia giao thông như không chú ý quan sát, không hiểu biết luật giao thông, do bất cẩn, do liều lĩnh, cầu thả, chen lấn... Thiệt hại gây ra cho cả hai phía: người vi phạm và các nạn nhân. VHPL GTĐB còn được thể hiện ở chỗ, hành vi tham gia giao thông của người này không được ảnh hưởng, cản trở giao thông hoặc gây nguy hiểm cho người khác như phải phát tín hiệu cần thiết khi rẽ sang đường hay đi từ ngõ, ngách ra... Ngay cả người đi bộ khi sang đường cũng không tuân thủ đúng quy định, khi cần sang đường là sang ngay bất kể nguy hiểm cho mình và những người khác.

Tuy nhiên, từ phía người chấp pháp, thi hành công vụ trong lĩnh vực GTĐB cũng xuất hiện không ít hành vi phản văn hóa.

Một vài năm trước, rất dễ nhận ra trên các phương tiện thông tin đại chúng những thông tin dạng như: cảnh sát giao thông - anh hùng núp, lừa theo người tham gia giao thông bắt giữ gây tai nạn... Sở dĩ như vậy là do đã có thực trạng cảnh sát giao thông chọn vị trí khuất tầm nhìn của người đi đường, sau đó đột ngột xuất hiện và xử phạt người có hành vi vi phạm luật giao thông; nạn mãi lộ cảnh sát giao thông của tài xế xe khách liên tỉnh hay của người vi phạm không muốn bị tịch thu phương tiện. Chưa kể đến hành vi lừa theo, rượt đuổi theo người tham gia giao thông nhằm bắt giữ chủ phương tiện vi phạm nhưng lại gây ra tai nạn hay thái độ dọa nạt, nói năng thiếu lễ phép, nói nhiều lỗi vi phạm rồi sau đó chuyển lỗi...

Mặc dù thời gian gần đây, Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan chức năng khác đã có những biện pháp mạnh mẽ để giảm

thiếu những hành vi phân văn hóa này. Tuy nhiên, thời gian tới, cần tiến hành quyết liệt hơn nữa để xóa bỏ hẳn những hành vi trên, góp phần bảo đảm VHPL GTĐB.

## **2.5. Hiện trạng giao thông vận tải đường bộ**

### ***Về kết cấu hạ tầng***

*Thứ nhất*, mạng lưới GTĐB nước ta được phân bố tương đối hợp lý khắp cả nước và cải thiện rõ rệt trong những năm qua, nhiều tuyến đường, cầu lớn đã và đang được nâng cấp xây dựng để phục vụ cho sự phát triển KT-XH đất nước, góp phần bảo đảm quốc phòng an ninh. Tuy vậy, kết cấu hạ tầng GTĐB vẫn còn yếu kém, lạc hậu và cũng chỉ mới tập trung cho những công trình quan trọng, cấp bách, tỷ trọng đường cao tốc, đường có tiêu chuẩn kỹ thuật cao còn khá thấp so với khu vực và quốc tế; hệ thống đường địa phương, đặc biệt ở vùng sâu, vùng xa, biên giới, hải đảo còn xấu;

*Thứ hai*, đường trục quốc gia mang tính chiến lược và các hành lang kinh tế trọng điểm quy mô còn nhỏ bé; năng lực phục vụ chưa đáp ứng nhu cầu phát triển;

*Thứ ba*, sự kết nối của giao thông vận tải đường bộ với các hệ thống giao thông khác (đường sắt, đường thủy nội địa, đường ra cảng biển,...) còn rất yếu kém, thiếu đồng bộ, xuất hiện nhiều nút thắt cổ chai, nhất là trên hành lang vận tải Bắc Nam, tại các vùng kinh tế trọng điểm, khu vực đô thị;

*Thứ tư*, tình trạng kỹ thuật đường bộ còn thấp kém; sụt trượt còn xảy ra thường xuyên gây ách tắc giao thông; số lượng cầu yếu, tải trọng thấp, chưa đồng bộ với cấp đường còn nhiều. Nhiều tuyến đường giao thông địa phương miền núi chưa đi lại được quanh năm;

*Thứ năm*, trong thời gian qua, vốn đầu tư cho đường bộ gặp nhiều khó khăn do chịu ảnh hưởng trực tiếp từ chính sách thắt chặt tài chính, kiểm chế lạm phát của Chính phủ, nhiều dự án bị điều chỉnh kế hoạch, giãn tiến độ hoặc tạm dừng ảnh hưởng rất lớn đến lưu thông phương tiện và đi lại của người dân, hiệu quả đầu tư thấp.

*Thứ sáu*, công tác xã hội hóa, huy động vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ đã được chú trọng với nhiều hình thức (BOT, BT, PPP...) nhưng chưa đạt được kết quả như mong muốn; cơ chế chính sách thiếu, chưa đồng bộ, nhất quán để khuyến khích các thành phần tham gia đầu tư.

*Thứ bảy*, công tác quản lý, bảo trì đường bộ còn chưa được coi trọng đúng mức. Hệ thống khung tiêu chuẩn, định ngạch, định mức còn thiếu và chưa đồng bộ. Vẫn còn mất cân đối giữa vốn đầu tư xây dựng cơ bản và vốn bảo trì.

*Thứ tám*, những yếu kém về kết cấu hạ tầng giao thông cùng với những bất cập trong phát triển đô thị và bảo vệ hành lang ATGT đã làm cho hệ thống kết cấu hạ tầng GTĐB bị xâm hại, giảm khả năng thông qua, gây mất ATGT và TNGT tăng cao.

### ***Về vận tải và phương tiện***

*Nhìn chung*, vận tải hàng hóa, hành khách cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu về mặt số lượng. Tuy nhiên, trên các hành lang vận tải, tỷ trọng khối lượng vận tải bằng đường bộ tăng cao so với các phương thức vận tải khác, kể cả vận chuyển đường dài, dẫn đến chi phí xã hội tăng; không đạt được mục tiêu vận tải ô tô là gom hàng tiếp chuyển hàng cho các phương thức khác có ưu thế về chi phí như đường sắt, đường sông, đường biển.

*Mặt khác*, chất lượng vận tải và dịch vụ vận tải còn nhiều bất cập. Tổ chức vận tải chủ yếu là tự phát, thiếu khoa học, chưa hình thành mạng lưới vận tải hợp lý, kết nối liên thông với các phương thức vận tải khác. Dịch vụ vận tải chưa còn mạnh mẽ, không đồng bộ, chưa thu hút được khách hàng. Khối lượng vận tải khách công cộng bằng xe buýt ở các đô thị còn rất thấp.

*Thêm vào đó*, phương tiện đạt chất lượng chưa cao, giao thông hỗn hợp trên các tuyến đường là phổ biến dẫn tới vượt năng lực thông qua của cầu đường, gây nên ùn tắc, TNGT. Mật độ giao thông trên các tuyến trục tăng nhanh; một số tuyến quốc lộ đã mãn tải.

## **2.6. Trách nhiệm của cơ quan nhà nước, các bộ ngành vẫn chưa đúng mức và đúng tầm**

Thời gian qua, công tác điều hành và quản lý giao thông trên địa bàn cả nước đã có những dấu hiệu chuyển biến tích cực. Tuy nhiên, thực tế còn tồn tại nhiều hành vi thiếu văn hóa của người tham gia điều hành, quản lý giao thông như: nhận tiền hối lộ của người vi phạm luật giao thông; điều hành giao thông thiếu kiên quyết, thiếu tôn trọng người tham gia giao thông; không mạnh dạn, sáng tạo bổ sung, chỉnh sửa kịp thời

những sai sót trong nội dung công việc do mình quản lý gây thiệt hại về người và của cho nhân dân...

Công tác phối hợp của các cơ quan quản lý nhà nước trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, ATGT đường bộ chưa đồng bộ, hiệu quả chưa cao. Công tác lãnh đạo, chỉ đạo đảm bảo trật tự, ATGTĐB của các ngành và chính quyền các cấp có nơi còn chưa thường xuyên, không cương quyết và thiếu kiên trì. Nhiều địa phương không nhận thức được trách nhiệm của mình mà cho rằng công tác đảm bảo trật tự, ATGTĐB chủ yếu là do ngành công an và giao thông thực hiện.

Có rất nhiều sai phạm của người dân xuất phát từ nguyên nhân những nhà điều hành, quản lý giao thông buông lỏng, tiếp tay hoặc tỏ ra bất lực.

### **2.7. Quyền và lợi ích của người dân nói chung (người trực tiếp tham gia GTĐB nói riêng) vẫn chưa được đảm bảo**

Số liệu từ Tổng cục Đường bộ, năm 2013, tổng số vốn mà đơn vị này được cấp từ quỹ bảo trì đường bộ là 2.600 tỷ đồng từ ngân sách gần 2.000 tỷ đồng. Số vốn này được chi trực tiếp cho quản lý bảo trì quốc lộ và xử lý các tồn tại khi quỹ bảo trì đi vào hoạt động như mua lại các trạm thu phí Phù Đổng, Bãi Cháy, Hoàng Mai và trả nợ cho các dự án thu phí.

Nhiều công trình quan trọng đã được hoàn thành như bảo trì gần 20.000km đường, hoàn thành thi công 874 danh mục công trình sửa chữa. Quỹ bảo trì được bộ đang tạo nguồn vốn phát triển hạ tầng giao thông. Tuy nhiên, theo thống kê của Bộ Giao thông Vận tải, năm 2013, việc thu phí bảo trì đường bộ qua ô tô đạt được hiệu quả cao do các trạm đăng kiểm nên doanh thu xấp xỉ 5.500 tỷ đồng.

Tuy nhiên, như đã trình bày ở trên, hệ thống cơ sở hạ tầng GTĐB chưa đáp ứng được với sự bùng nổ về phương tiện giao thông hiện nay cả về quy mô và chất lượng. Về chất lượng: độ nghiêng, độ bám dính mặt đường, độ nhẵn, phẳng, tầm nhìn... chưa bảo đảm. Hệ thống đèn tín hiệu cảnh báo chỉ dẫn không được thi công đồng bộ. Hầu hết các tuyến đường, cầu cống đều có tuổi thọ rất thấp, nhanh xuống cấp...

Việc xử phạt vi phạm có lúc, có nơi chưa công minh, đúng tính chất vụ việc, bao che, nương nhẹ cán bộ trong ngành hoặc “người quen”...

## **Chương 3**

### **MỘT SỐ GIẢI PHÁP CƠ BẢN NÂNG VĂN HOÁ PHÁP LUẬT TRONG LĨNH VỰC ATGTĐB Ở NƯỚC TA**

#### **3.1. Quan điểm chung**

VHPL GTĐB không phải cái gì cao xa, trừu tượng hay mang tính hình thức, trái lại, là những vấn đề rất thiết thực, cụ thể, có thể nhìn thấy được, nghe thấy được, cảm nhận được. Đó chính là một tổ hợp các yếu tố: tri thức, kinh nghiệm, kỹ năng, ý thức trách nhiệm, đạo đức và ý thức pháp luật của những người tham gia giao thông và của các nhà quản lý. VHPL GTĐB thể hiện các giá trị chân, thiện, mỹ và ích. Xây dựng VHPL GTĐB cũng chính là xây dựng ý thức và thái độ về an toàn đối với tất cả mọi người.

Các giải pháp được đưa ra trên cơ sở quan điểm chung nhằm hướng tới con người và vì con người mà cụ thể ở đây là để bảo đảm sự an toàn của người dân nói chung, người tham gia GTĐB nói riêng và góp phần xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL, thái độ ứng xử của người dân, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội. Đồng thời xác định trách nhiệm đối với các vấn đề GTĐB nói chung, trách nhiệm xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL GTĐB nói riêng trước hết thuộc về Nhà nước.

#### **3.2. Một số giải pháp cơ bản**

##### **3.2.1. Hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo đảm trật tự, ATGTĐB**

Cần xây dựng hệ thống các quy định trên cơ sở phù hợp với thực tiễn để bảo đảm tính khả thi, đồng thời mang tính dự báo để phù hợp với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, bảo đảm tính bền vững, ổn định của các văn bản pháp luật.

Hệ thống pháp luật GTĐB cần được xây dựng trong tổng thể hệ thống pháp luật nói chung, phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của Đảng và Nhà nước, đồng thời đặt trong mối quan hệ tổng hòa với sự phát triển của hệ thống giao thông đường thủy, đường sắt, đường hàng không.

### **3.2.2. Tăng cường tuyên truyền, phổ biến, giáo dục nhằm nâng cao nhận thức, kỹ năng ứng xử của các chủ thể trong quá trình vận hành GTĐB**

Việc giáo dục, nâng cao ý thức VHPL GTĐB cần bảo đảm các yêu cầu sau:

*Thứ nhất*, không chỉ giáo dục, tuyên truyền pháp luật mà còn phải giáo dục tính cách, ý thức, trách nhiệm đạo đức, ứng xử văn hoá và kỹ năng tham gia giao thông, đặc biệt đối với người trẻ tuổi là nam giới, đạo đức nghề nghiệp cho các tài xế ô tô, tắc xi.

*Thứ hai*, cần mở rộng phạm vi các nội dung thông tin nói chung, thông tin liên quan đến lĩnh vực GTĐB nói riêng đến với đông đảo quần chúng nhân dân.

*Thứ ba*, cần đổi mới cách thức, nội dung, kỹ năng và cả cách đánh giá về giáo dục, tuyên truyền pháp luật giao thông. Thực hiện việc giáo dục ATGT trong các nhà trường, các tổ chức đoàn thanh niên, công đoàn; cộng đồng dân cư; thông qua các phương tiện thông tin đại chúng. Lồng ghép các nội dung pháp luật, tâm lý, kỹ thuật, văn hoá đạo đức, ca dao, tục ngữ trong tuyên truyền, giáo dục.

### **3.2.3. Nâng cao trách nhiệm của Nhà nước**

Bảo đảm trật tự xã hội nói chung, trật tự ATGTĐB nói riêng là trách nhiệm xã hội của Nhà nước. Để làm được điều đó, trước hết, Nhà nước cần cải thiện, nâng cấp cơ sở hạ tầng và phương tiện giao thông. Các nhiệm vụ cụ thể:

*Một là*, Bên cạnh việc nâng cấp, sửa chữa hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông cũ nát, xuống cấp thì chúng ta phải nhanh chóng mở rộng, xây dựng mới các đường trục chính, hoàn thành các tuyến vành đai, cải tạo các nút giao thông và làm cầu vượt tại các nút giao thông trọng yếu; mở các tuyến cửa ngõ ra vào thành phố; nâng cấp mở thêm đường ở các khu vực có tỷ lệ đất dành cho đường sá còn quá thấp, huy động vốn đầu tư để đền bù giải phóng mặt bằng...

*Hai là*, Nghiêm túc triển khai và kịp thời điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 bảo đảm sự gắn kết chặt chẽ với quy hoạch phát triển đô thị và quy hoạch xây dựng nông thôn.

*Ba là*, Lập lại trật tự hành lang GTĐB bị lấn chiếm và mở rộng các bãi đỗ xe công cộng. Thông qua các hoạt động nghiệp vụ, lực lượng cảnh sát giao thông và các đơn vị bảo trì đường bộ có trách nhiệm phát hiện các yếu tố mất an toàn giao thông, nhất là “điểm đen” TNGT để có kiến nghị và giải pháp giải quyết kịp thời. Đồng bộ hoá hệ thống đèn tín hiệu, cảnh báo, biển chỉ dẫn về giao thông trên các tuyến đường.

*Bốn là*, Hạn chế phương tiện giao thông cá nhân. Không cho phép đưa vào sử dụng những phương tiện không bảo đảm tiêu chuẩn tham gia giao thông. Tăng cường sử dụng phương tiện công cộng.

Ngoài ra, công tác quản lý, điều hành, thanh tra, kiểm tra, xử lý hành vi vi phạm cũng cần được hết sức chú trọng. Một số giải pháp cụ thể như:

- Đổi mới công tác quản lý, điều hành GTĐB, ứng dụng khoa học công nghệ trong việc bảo đảm trật tự, ATGTĐB.

- Nâng cao hơn nữa vai trò của cấp uỷ, chính quyền địa phương các cấp trong việc tổ chức thực hiện công tác bảo đảm ATGTĐB, coi đây là nhiệm vụ thường xuyên và thực hiện bằng các biện pháp quyết liệt, nghiêm minh, phù hợp với đặc điểm tình hình thực tế của từng địa phương.

- Cơ quan chức năng cần tiến hành thanh tra, kiểm tra thường xuyên và đột xuất các trung tâm đào tạo giấy phép lái xe và cương quyết xử lý những vi phạm theo kiểu “học giả bằng thật”... Nâng cấp hệ thống các Trung tâm đăng kiểm xe cơ giới và trạm kiểm tra tải trọng xe. Nâng cao chất lượng công tác kiểm định tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật phương tiện; kiên quyết không cho phương tiện không bảo đảm tiêu chuẩn tham gia giao thông. Xử lý nghiêm các hiện tượng tiêu cực trong công tác kiểm định. Từng bước nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch lái xe và đăng kiểm phương tiện tham gia giao thông.

- Tăng cường quản lý hoạt động vận tải, nhất là vận tải bằng ô tô. Nghiên cứu tập trung đầu mối quản lý vận tải hành khách tuyến Bắc - Nam của nhà nước bảo đảm hệ thống xe chất lượng tốt, đội ngũ lái xe, nhân viên phục vụ có chuyên môn, có đạo đức nghề nghiệp, hạn chế tình trạng xe dù, bến cóc...

### 3.2.4. Giáo dục cộng đồng

Phải xã hội hoá công tác giáo dục ATGT, thông qua việc tạo dư luận trên địa bàn khu dân cư, cơ quan, đơn vị, nơi người vi phạm công tác, có sự giám sát lẫn nhau trong việc giáo dục vi phạm. Ví dụ như tình trạng đua xe trái phép phải bị đưa ra kiểm điểm công khai trước tổ dân phố. Đồng thời, huy động sự tham gia ý kiến của người dân trong quá trình xây dựng các công trình giao thông, lựa chọn, áp dụng các phương án, giải pháp giảm thiểu TNGT, tháo gỡ ùn tắc giao thông.

Cần huy động sự tham gia của các phương tiện thông tin đại chúng trong việc tuyên truyền, nêu gương cũng như phê phán những hành vi thiếu văn hoá, vi phạm đạo đức và vi phạm pháp luật.

Mặt khác, trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông, các băng rôn, khẩu hiệu có vai trò to lớn góp phần hình thành thái độ đúng đắn và các thói quen chấp hành pháp luật. Vấn đề là nội dung, địa điểm, cách thức treo chúng như thế nào để có hiệu quả và tác dụng thiết thực nhất. Bên cạnh các khẩu hiệu với nội dung bao quát, những băng rôn cần có nội dung rất thiết thực, cụ thể như: “Gặp đèn đỏ phải dừng lại, kể cả khi không có cảnh sát giao thông”, “Tai nạn giao thông không phải là Định mệnh”, “Chắc chắn bạn không muốn gây tai nạn cho người khác và cho chính mình”... Đồng thời, theo chúng tôi, cũng nên suy nghĩ để thực hiện việc ghi yêu cầu tuân thủ pháp luật giao thông ngay ở mũ bảo hiểm, các phương tiện giao thông, các địa điểm công cộng, cơ quan, trường học... Điều này có tác dụng thiết thực, nhắc nhở mọi người một cách thường xuyên. Cứ hình dung đơn giản như việc có bản thông báo dán ở nơi công cộng, phòng làm việc hay trong nhà riêng với nội dung “tắt các thiết bị điện khi ra khỏi phòng”.

## KẾT LUẬN

Trong những năm gần đây, an toàn giao thông đang là vấn đề lớn được cả xã hội quan tâm. Ở bất kỳ đâu, người ta cũng dễ dàng nhìn thấy những biển báo về giao thông. Câu khẩu ngữ “An toàn giao thông là hạnh phúc cho mọi nhà” như lời nhắc nhở, cũng là lời cảnh báo với những người tham gia giao thông, hãy chấp hành luật giao thông để đem lại an toàn cho chính mình, cho gia đình mình và cho toàn xã hội.

Thực tế, TNGT đang diễn ra từng ngày, từng giờ. Chúng ta có thể dễ dàng bắt gặp trên các mặt báo hay chương trình thời sự hàng ngày những tin tức về các vụ TNGT. Mỗi ngày trôi qua, lại có không biết bao nhiêu sinh mạng bị đe dọa bởi TNGT? TNGT có thể đến với bất kỳ ai mà không phân biệt tuổi tác, nghề nghiệp hay địa vị xã hội. Tình trạng ùn tắc giao thông chậm được cải thiện dẫn đến thiệt hại về kinh tế cho xã hội, ô nhiễm môi trường và gây tổn hại sức khỏe cho người tham gia giao thông. Có rất nhiều nguyên nhân dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông và TNGT như đã đề cập ở trên, bao gồm: cơ sở hạ tầng giao thông còn kém, phương tiện giao thông không bảo đảm điều kiện tiêu, chuẩn an toàn (quá hạn, quá cũ, xe tự chế...). Tuy nhiên, nguyên nhân hàng đầu dẫn đến tình trạng TNGT, ùn tắc giao thông cao hơn hẳn so với các nước trên thế giới đó là do ý thức của người tham gia giao thông, nhận thức của người quản lý, điều hành giao thông còn hạn chế, VHPL khi tham gia vào hoạt động GTĐB của cả người dân lẫn người thi hành công vụ chưa được hình thành, củng cố và duy trì.

Từ lâu việc xây dựng văn hóa giao thông nói chung, VHPL trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn GTĐB nói riêng được xem là biện pháp quan trọng nhất nhằm mục tiêu giảm ùn tắc và TNGT. Thông qua việc nghiên cứu đề tài này, trên quan điểm điểm chung nhằm hướng tới con người và vì con người mà cụ thể ở đây là để bảo đảm sự an toàn của người dân nói chung, người tham gia GTĐB nói riêng và góp phần xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL, thái độ ứng xử của người dân, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội, đồng thời xác định trách nhiệm đối với các vấn đề bảo đảm trật tự an toàn GTĐB nói chung, trách nhiệm xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL GTĐB nói riêng trước hết thuộc về Nhà nước, tác giả mạnh dạn đưa ra một số giải pháp nhằm xây dựng, củng cố và nâng cao VHPL trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, an toàn GTĐB. Cụ thể là, hoàn thiện hệ thống pháp luật điều chỉnh trong lĩnh vực GTĐB; tăng cường giáo dục nâng cao ý thức của các chủ thể trong quá trình vận hành GTĐB: đổi mới về hình thức và tăng cường truyền thông sâu, rộng hướng tới đa dạng đối tượng tham gia giao thông, đặc biệt là học sinh, sinh viên, người dân sinh sống tại vùng sâu, vùng xa, nông thôn với các thông điệp ngắn gọn, gần gũi, phát huy sức mạnh của các phương tiện thông tin đại chúng; đẩy mạnh giáo dục cộng đồng; củng cố và kiện toàn

và nâng cao năng lực bộ máy quản lý Nhà nước về trật tự ATGTĐB, tăng cường tính nghiêm minh của pháp luật, đặc biệt là pháp luật về bảo đảm trật tự, ATGTĐB.

Về lâu dài, cần nghiêm túc triển khai, nâng cao hiệu quả quy hoạch kết cấu hạ tầng, cơ sở vật chất của hệ thống GTĐB theo Quyết định điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Đặt GTĐB trong mối quan hệ tổng thể với giao thông đường sắt, đường thủy nội địa và đường hàng không; bổ sung, tăng cường hệ thống giao thông công cộng, giảm thiểu các phương tiện cá nhân.

Qua nghiên cứu, bản thân nhận thấy tính phức tạp của vấn đề văn hoá pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự, AT GTĐB cho nên những giải pháp đã nêu trong luận văn chắc chắn là chưa đầy đủ. Do vậy, rất mong được sự chỉ dẫn thêm của Quý thầy, Cô giáo và các vị đồng nghiệp... nhằm làm sáng tỏ thêm những vấn đề giữa lý luận và thực tiễn, đồng thời giúp bản thân tác giả tiếp thu thêm kiến thức về mọi mặt để hoàn thành nhiệm vụ được giao, với mong muốn đóng góp nhỏ bé của bản luận văn sẽ được nghiên cứu áp dụng vào thực tiễn hướng tới xây dựng, hình thành văn hoá pháp luật giao thông tại Việt Nam, từng bước thiết lập môi trường tham gia GTĐB ngày càng tốt hơn, tạo điều kiện cho người tham gia giao thông an toàn hơn./.