

HIỆU QUẢ CỦA NGHỊ ĐỊNH SỐ 168/2024/NĐ-CP TRONG VIỆC GIẢM THIỂU TAI NẠN VÀ NÂNG CAO VĂN HÓA GIAO THÔNG

■ ThS. ĐẶNG HOÀNG ANH*

Tóm tắt: Bài viết phân tích, đánh giá hiệu quả của Nghị định số 168/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe trong việc giảm thiểu tai nạn và nâng cao văn hóa giao thông. Trên cơ sở đánh giá một số điểm còn hạn chế, bất cập trong quy định pháp luật và khó khăn, vướng mắc khi thực hiện, bài viết đưa ra khuyến nghị sửa đổi một số quy định nhằm nâng cao hiệu quả thi hành của Nghị định và cải thiện tình hình giao thông trong thời gian tới.

Từ khóa: Xử phạt vi phạm hành chính; giao thông đường bộ; tai nạn giao thông; văn hóa giao thông.

Nhận bài: 04/4/2025

Hoàn thành biên tập: 22/4/2025

Duyệt đăng: 05/5/2025

THE EFFECTIVENESS OF THE DECREE ON ADMINISTRATIVE SANCTIONS FOR VIOLATIONS IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC IN REDUCING ACCIDENTS AND IMPROVING TRAFFIC CULTURE

Abstract: The article analyzes and evaluates the effectiveness of Decree No. 168/ND-CP dated December 26th, 2024 of the Government regulating administrative sanctions for violations of traffic order and safety in the field of road traffic; point deduction, driving license point recovery in reducing accidents and improving traffic culture. Based on the assessment of some limitations and shortcomings in legal regulations and difficulties and obstacles in implementation, the article makes recommendations to amend some regulations to improve the implementation effectiveness of the Decree and improve the traffic situation in the coming time.

Keywords: Administrative sanctions; road traffic; traffic accidents; traffic culture.

Article received: 04/4/2025

Editing completed: 22/4/2025

Approved for publication: 05/5/2025

Đặt vấn đề

Giao thông đường bộ ở Việt Nam trong những năm gần đây ngày càng trở nên phức tạp và tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn giao thông. Mặc dù, các biện pháp kiểm soát và xử phạt vi phạm giao thông đã được đưa ra nhưng tình trạng vi phạm giao thông và tai nạn giao thông vẫn ở mức cao. Chính phủ và các cơ quan chức năng đã nỗ lực xây dựng và thực thi các nghị định xử phạt vi phạm nhằm giảm thiểu tai nạn và nâng cao văn hóa giao thông. Việc ban hành các nghị định xử phạt vi phạm giao thông đang trở nên nghiêm khắc hơn trong những năm qua, trong đó có Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019

của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe, có hiệu lực từ ngày 01/01/2025 (Nghị định số 168/2024/NĐ-CP), điều này tạo ra

* Khoa Cảnh sát giao thông, Học viện Cảnh sát nhân dân

thay đổi lớn trong việc thực thi pháp luật giao thông.

Bài viết phân tích, đánh giá về hiệu quả của Nghị định số 168/2024/NĐ-CP trong việc giảm thiểu tai nạn giao thông và cải thiện văn hóa giao thông tại Việt Nam, đồng thời, chỉ ra bất cập trong quy định pháp luật, những khó khăn, hạn chế trong quá trình thực thi và đề xuất giải pháp để nâng cao hiệu quả thi hành.

1. Tình hình trật tự an toàn giao thông trước và sau khi Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực

1.1. Trước khi Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực

Trước khi Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực, tình hình trật tự, an toàn giao thông diễn biến rất phức tạp, việc vi phạm luật giao thông ở Việt Nam là phổ biến, tai nạn giao thông ở mức cao. Theo thống kê của Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an¹, từ năm 2022 đến năm 2024, cả nước xảy ra 61.102 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 34.498 người, bị thương 42.255 người. Trong đó, 10 tháng đầu năm 2024, cả nước xảy ra 19.513 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 9.899 người, bị thương 14.505 người (có 09 vụ đặc biệt nghiêm trọng, làm chết 32 người, bị thương 04 người)². So với cùng kỳ năm 2023, số vụ tai nạn giao thông tăng 5,7%; số người chết giảm 8,4%; số người bị thương tăng 13,9%. Bình quân một ngày trên địa bàn cả nước xảy ra 62 vụ tai nạn giao thông, làm chết 33 người, làm bị thương 42 người. Nghiên cứu cho thấy, nguyên nhân chủ yếu gây ra tai nạn giao thông là do người tham

gia giao thông không chấp hành quy định về tốc độ, không chú ý quan sát, không tuân thủ tín hiệu giao thông, phương tiện không bảo đảm an toàn, thiếu kỹ năng lái xe an toàn, đặc biệt do lái xe khi đã uống rượu, bia và các đồ uống có cồn khác.

Theo thống kê của Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an³, từ năm 2022 đến năm 2024, lực lượng Cảnh sát giao thông đã kiểm tra, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ hơn 10.000.000 trường hợp; phạt tiền hơn 16.000 tỷ đồng; tước gần 23.000.000 giấy phép lái xe, tạm giữ hơn 3.500.000 phương tiện các loại. Số trường hợp bị xử lý năm sau nhiều hơn năm trước. Hành vi vi phạm giao thông đường bộ chủ yếu là nồng độ cồn; xe chở hàng quá tải; quy định về đóng mới, hoán cải, sửa chữa phương tiện; lấn làn đường, phần đường; chạy quá tốc độ quy định... Thực trạng vi phạm pháp luật về an toàn giao thông phản ánh sự thiếu ý thức tham gia giao thông của một bộ phận người dân, đồng thời, cũng cho thấy sự “thiếu vắng” văn hóa giao thông trong cộng đồng. Bên cạnh tình hình tai nạn giao thông, nhìn chung, văn hóa giao thông của người dân trước khi Nghị định số 168/2024/NĐ-CP được ban hành còn nhiều hạn chế. Tình trạng vi phạm giao thông phổ biến, nhiều người tham gia giao thông không tuân thủ đầy đủ các quy tắc, luật giao thông đường bộ. Các hành vi như không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu, chạy quá tốc độ, không đội mũ bảo hiểm, lái xe khi đã sử dụng rượu, bia, đi ngược chiều và các hành vi gây nguy hiểm khác diễn ra hàng ngày trên các tuyến đường, đặc biệt ở các khu vực thành thị và nông thôn.

1. Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an, “*Báo cáo tổng kết của Cục Cảnh sát giao thông, từ năm 2022 - 2024*”, Hà Nội.

2. Lào Cai, Ninh Bình, Quảng Ninh, Tuyên Quang, Thanh Hóa, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Đắk Lắk và Trà Vinh mỗi địa phương xảy ra 01 vụ. Trong đó, nguyên nhân do không chấp hành quy định về tốc độ: 01 vụ (chiếm tỷ lệ 11,11%); do đi không đúng chiều đường, phần đường, làn đường quy định: 02 vụ (chiếm tỷ lệ 22,22%). Trong tình trạng đang điều tra: 06 vụ.

3. Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an, “*Báo cáo tổng kết công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông các năm 2022, 2023 và 2024*”, Hà Nội.

Một trong những nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng này là thiếu nhận thức về tầm quan trọng của việc tuân thủ pháp luật giao thông của người tham gia giao thông. Nhiều người chưa ý thức được mức độ nguy hiểm của hành vi vi phạm và không hiểu rõ hậu quả của những vi phạm này là không chỉ ảnh hưởng đến bản thân họ mà còn đe dọa đến sự an toàn của những người tham gia giao thông khác.

Ngoài ra, ý thức của người tham gia giao thông còn bị ảnh hưởng bởi các yếu tố xã hội và môi trường. Thói quen và hành vi vi phạm giao thông được coi là một phần của “văn hóa giao thông” trong xã hội, dẫn đến việc nhiều người không coi trọng các quy định về an toàn giao thông. Sự thiếu nghiêm khắc trong công tác xử lý vi phạm trước đó cũng là một nguyên nhân dẫn đến tình trạng này, khi những hành vi vi phạm chưa được xử lý nghiêm minh và thường xuyên bị bỏ qua.

Bên cạnh đó, việc giám sát và thi hành pháp luật giao thông còn yếu, thiếu đồng bộ ở một số địa phương. Việc thực hiện công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật của các cơ quan chức năng tại một số khu vực chưa thực sự hiệu quả, dẫn đến việc người dân chưa hiểu rõ các quy định về an toàn giao thông và các nguy cơ tiềm ẩn trong khi tham gia giao thông.

Mặc dù đã có những nỗ lực trong việc cải thiện ý thức tham gia giao thông thông qua các chiến dịch tuyên truyền và giáo dục cộng đồng, nhằm nâng cao nhận thức của người dân nhưng tình hình trật tự, an toàn giao thông còn nhiều bất cập cần phải giải quyết.

1.2. Sau khi Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực

Để góp phần xây dựng môi trường giao thông an toàn, văn minh hơn, từng bước cải thiện văn hóa giao thông và thay đổi thói quen không tốt khi tham gia giao thông của người dân, ngày 26/12/2024, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 168/2024/NĐ-CP

với nhiều điểm mới nhất là mức xử phạt nghiêm khắc hơn.

Vì thế, kể từ khi Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực, công tác quản lý và thực thi các quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đã có nhiều thay đổi tích cực. Các quy định mới đã tác động mạnh mẽ đến ý thức của người tham gia giao thông và làm thay đổi thói quen hành vi của họ, đồng thời, giúp nâng cao hiệu quả trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông. Cụ thể:

Một là, tăng cường tính nghiêm minh trong thi hành pháp luật: các quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP giúp tăng tính nghiêm minh trong công tác xử lý vi phạm. Việc áp dụng hình thức trừ điểm giấy phép lái xe tạo ra cơ chế kiểm soát hành vi của lái xe, bắt buộc họ phải tuân thủ pháp luật nếu muốn giữ lại quyền lợi của mình. Cùng với các hình thức xử phạt bổ sung như tạm giữ phương tiện, tạm đình chỉ giấy phép lái xe, tịch thu phương tiện đã nâng cao tính răn đe và giảm thiểu vi phạm.

Hai là, tạo sự đồng bộ trong thi hành pháp luật giao thông: sau khi Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực, việc áp dụng các quy định pháp luật giao thông trở nên đồng bộ và thống nhất hơn giữa các địa phương và cơ quan chức năng. Các quy trình thực thi đã được chuẩn hóa, giúp cơ quan chức năng dễ dàng phối hợp và xử lý vi phạm, tránh tình trạng thiếu đồng bộ như trước đây. Đồng thời, các địa phương đã chủ động hơn trong việc triển khai biện pháp tuyên truyền, giáo dục pháp luật giao thông cho cộng đồng.

Ba là, giảm thiểu tai nạn giao thông: sau khi Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực, số lượng tai nạn giao thông nghiêm trọng đã giảm rõ rệt. Theo Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an, trong tháng 01/2025, toàn quốc xảy ra trên 1.700 vụ tai nạn

giao thông đường bộ, làm tử vong hơn 900 người và có trên 1.160 người bị thương. So với cùng kỳ năm 2024, giảm khoảng 26% số vụ, giảm gần 2% số người chết, giảm xấp xỉ 38% số người bị thương⁴. So với tháng liền kề trước đó, tình hình tai nạn giao thông cũng giảm sâu trên cả 03 tiêu chí: số vụ việc, số người chết, số người bị thương. Các biện pháp xử phạt nghiêm minh và ý thức của người dân được nâng cao đã góp phần làm giảm thiểu hành vi vi phạm nguy hiểm, từ đó giảm tỷ lệ tai nạn giao thông.

Bốn là, xây dựng văn hóa giao thông lành mạnh: Sau khi Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực, văn hóa giao thông của người dân đã được cải thiện. Các quy định mới góp phần nâng cao ý thức tuân thủ pháp luật, hình thành thói quen giao thông an toàn, có trách nhiệm, hiện tượng vượt đèn đỏ, xe đi lên vỉa hè được hạn chế... Các biện pháp xử phạt nghiêm minh như trừ điểm, tạm giữ phương tiện, tịch thu phương tiện đã giúp người tham gia giao thông nhận thức rõ hơn về tầm quan trọng của việc tuân thủ pháp luật. Quy định xử phạt nghiêm khắc giúp người dân hiểu rõ hậu quả từ các hành vi vi phạm, từ đó nâng cao ý thức bảo vệ bản thân và cộng đồng. Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP giúp bảo đảm việc thực thi pháp luật đồng nhất và công bằng giữa các địa phương, củng cố niềm tin của người dân vào hệ thống pháp luật. Phát triển văn hóa giao thông có trách nhiệm, người tham gia giao thông đã có những thay đổi đáng kể trong hành vi tham gia giao thông, tuân thủ nghiêm túc hơn các quy định, tạo ra môi trường giao thông minh bạch và công bằng hơn.

Bên cạnh đó, Nghị định số 168/2024/NĐ-CP quy định cầm ghi hình lực lượng Cảnh sát giao thông để

bảo vệ người thi hành công vụ. Quy định này nhằm tránh việc cảnh sát giao thông bị quấy rối, cản trở khi đang làm nhiệm vụ, đồng thời bảo đảm sự tập trung xử lý tình huống giao thông.

Ngoài ra, nguồn thu từ xử phạt được quản lý và sử dụng đúng mục đích để tăng cường đầu tư hạ tầng giao thông, trang thiết bị, công nghệ phục vụ công tác tuần tra, kiểm soát, góp phần nâng cao hiệu quả công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn và nâng cao ý thức người dân, góp phần xây dựng văn hóa giao thông lành mạnh.

Năm là, thúc đẩy nhu cầu cải thiện hạ tầng giao thông và điều kiện giám sát giao thông: một trong những yếu tố quan trọng giúp tăng cường hiệu quả thực thi pháp luật là áp dụng công nghệ hiện đại trong giám sát giao thông như sử dụng hệ thống camera giám sát, hệ thống nhận diện biển số tự động hay các ứng dụng báo cáo vi phạm giao thông qua điện thoại di động. Những cải tiến này không chỉ giúp phát hiện và xử lý vi phạm kịp thời mà còn giúp giảm thiểu phụ thuộc vào yếu tố con người trong việc xử lý vi phạm.

2. Một số khó khăn, hạn chế trong thi hành Nghị định số 168/2024/NĐ-CP

2.1. Hạn chế, bất cập trong quy định pháp luật

Một số quy định trong Nghị định số 168/2024/NĐ-CP về trừ điểm giấy phép lái xe chưa thống nhất, cụ thể:

Thứ nhất, điểm a khoản 9 Điều 6 quy định: “Điều khiển xe trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam đến 80 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,25 miligam đến 0,4 miligam/1 lít khí thở”, bị xử phạt tiền từ 18.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng đối với người điều khiển xe vi phạm và bị trừ 10 điểm giấy phép lái xe. Tuy nhiên, tại điểm a khoản 11 Điều này quy

4. Anh Đức, “Tháng 1/2025: Tai nạn giao thông giảm cả 3 tiêu chí”, <https://hanoionline.vn/video/thang-1-2025-tai-nan-giao-thong-giam-ca-3-tieu-chi-301229.htm>, truy cập ngày 27/3/2025.

định: “Điều khiển xe trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,4 miligam/1 lít khí thở”, mức phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 40.000.000 đồng, mặc dù hành vi vi phạm nghiêm trọng hơn, mức xử phạt cao hơn nhưng theo điểm d khoản 16 Điều 6 lại không quy định về trừ điểm giấy phép lái xe đối với hành vi vi phạm này.

Thứ hai, điểm d khoản 13 Điều 7 Nghị định số 168/2024/NĐ-CP quy định về trừ điểm giấy phép lái xe mô tô, xe máy chưa rõ ràng và bất cập. Theo quy định này, hành vi vi phạm quy định tại điểm b khoản 8 là “điều khiển xe trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam đến 80 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,25 miligam đến 0,4 miligam/1 lít khí thở” bị trừ điểm giấy phép lái xe 10 điểm. Trong khi đó, hành vi vi phạm quy định tại điểm d khoản 9 là “điều khiển xe trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,4 miligam/1 lít khí thở” và có mức xử phạt cao hơn lại không được đề cập tới trừ điểm.

Thứ ba, điểm b khoản 7 và điểm b khoản 8 Điều 13 quy định xử phạt, trừ điểm giấy phép lái xe của người điều khiển xe ô tô cùng quy định về “xe không gắn biển số” nhưng mức xử phạt lại chưa thống nhất và chênh lệch nhiều. Cụ thể: hành vi vi phạm tại điểm b khoản 7 Điều 13 “điều khiển xe (kể cả rơ moóc và sơ mi rơ moóc) không gắn biển số (đối với loại xe có quy định phải gắn biển số)” bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 12.000.000 đồng. Trong khi đó, hành vi vi phạm tại điểm b khoản 8 Điều 13 “điều khiển xe không gắn đủ biển số hoặc gắn biển số không đúng vị trí...” thì mức xử phạt đến 26.000.000 đồng (hơn 02 lần so với hành vi tại điểm b khoản 7 Điều 13).

Thứ tư, Điều 64 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 quy định thời gian làm việc của

người lái xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ là không quá 10 giờ trong một ngày và không quá 48 giờ trong một tuần; lái xe liên tục không quá 04 giờ và bảo đảm các quy định có liên quan của Bộ luật Lao động năm 2019 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP quy định xử phạt các hành vi vi phạm quy định về thời gian lái xe và nghỉ ngơi. Tuy nhiên, trong hoạt động vận tải, đặc biệt trong các chuyến đi dài và cần giao hàng đúng hạn, việc tuân thủ các quy định này có thể ảnh hưởng đến tiến độ vận chuyển hàng hóa. Các doanh nghiệp vận tải sẽ gặp khó khăn khi phải điều chỉnh lịch trình để tuân thủ những quy định này mà không làm ảnh hưởng đến việc giao hàng đúng thời gian. Việc phải tổ chức thay phiên tài xế hoặc tìm các điểm dừng nghỉ hợp pháp sẽ làm tăng chi phí vận chuyển cho các doanh nghiệp, đặc biệt là những doanh nghiệp có đội xe lớn và phải thực hiện các chuyến đi dài. Điều này có thể dẫn đến giảm hiệu quả kinh tế, đặc biệt là các doanh nghiệp nhỏ hoặc các tuyến vận chuyển ít khách.

2.2. Khó khăn, bất cập trong thi hành

Thứ nhất, thiếu sự đồng bộ trong thi hành: mặc dù các nghị định về xử phạt trong lĩnh vực giao thông đường bộ liên tục được ban hành nhưng việc thi hành còn gặp những khó khăn do sự thiếu đồng bộ giữa các địa phương, tình trạng vi phạm còn phổ biến ở nhiều khu vực. Một số khu vực, đặc biệt ở các tỉnh, thành phố lớn, có xu hướng thực thi nghiêm ngặt hơn, trong khi ở các khu vực nông thôn hoặc miền núi, việc thực thi pháp luật còn lỏng lẻo, dẫn đến sự khác biệt trong mức độ vi phạm và an toàn giao thông. Ví dụ, tại các thành phố lớn như Hà Nội hay Thành phố Hồ Chí Minh, việc xử lý vi phạm như vượt đèn đỏ, chạy quá tốc độ có thể được kiểm soát chặt chẽ hơn nhờ hệ thống camera giám sát nhưng ở một số tỉnh nhỏ, việc xử lý vi phạm lại ít nghiêm túc hơn, dẫn đến tình trạng vi phạm vẫn phổ biến và chưa thống nhất trong xử lý người vi phạm.

Thứ hai, thiếu công cụ giám sát hiệu quả: hệ thống giám sát giao thông chưa đủ mạnh và rộng khắp để xử lý các vi phạm kịp thời, đặc biệt trong các khu vực nông thôn, vùng sâu, vùng xa. Ở các khu vực nông thôn, việc xử lý vi phạm giao thông phần lớn phụ thuộc vào lực lượng Cảnh sát giao thông tuần tra trực tiếp, điều này làm giảm hiệu quả và tính kịp thời trong việc xử lý vi phạm. Theo thống kê từ Bộ Công an, trong năm 2024, chỉ khoảng 20% các vi phạm giao thông tại khu vực nông thôn và vùng sâu, vùng xa được ghi nhận qua hệ thống giám sát, trong khi tỷ lệ này ở các thành phố lớn là hơn 70%⁵. Điều này cho thấy, việc giám sát và phát hiện vi phạm giao thông ở các khu vực này còn rất hạn chế.

Thứ ba, khó khăn về tài chính cho người dân: một số người tham gia giao thông, đặc biệt là tài xế xe dịch vụ, lái xe công nghệ, người có thu nhập thấp sẽ cảm thấy “gánh nặng” khi bị phạt với mức tiền lớn. Đối với những người này, việc phải đóng phạt có thể ảnh hưởng đến cuộc sống hàng ngày và gây ra khó khăn về tài chính. Mức phạt cao có thể khiến người vi phạm có thu nhập dưới 10 triệu đồng/tháng và phải lo cuộc sống hàng ngày, thuê nhà trọ... gặp khó khăn trong thanh toán. Việc tăng mức xử phạt có thể khiến một số người vi phạm bỏ lại phương tiện và không lấy lại bởi giá trị phương tiện vi phạm thấp hơn mức xử phạt. Theo báo cáo của Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an, tình trạng một bộ phận người vi phạm không đến giải quyết vi phạm hành chính, khiến nhiều bãi tạm giữ phương tiện bị tồn đọng xe, gây quá tải. Để giải quyết tình trạng trên, lực lượng chức năng sẽ lập hội đồng sung công và bán thanh lý phương tiện theo quy định, nộp tiền vào ngân sách khi hết thời hạn mà người vi phạm không đến làm việc. Việc tạm giữ

phương tiện để xác minh và ra quyết định xử phạt, ngăn chặn vi phạm khẩn cấp, bảo đảm thi hành quyết định xử phạt còn gặp nhiều khó khăn trong thực tiễn thi hành. Người điều khiển phương tiện khi bị tạm giữ giấy phép lái xe sẽ không được cấp/đổi vì trên hệ thống quản lý của cảnh sát giao thông đã xác nhận giấy phép lái xe bị tạm giữ. Trong trường hợp này, nếu người vi phạm mà không đến xử lý thì sẽ không có giấy phép lái xe, sẽ không có quyền điều khiển phương tiện tham gia giao thông, nếu vi phạm, nguy cơ thường trực là bị xử lý rất nặng⁶.

Thứ tư, áp lực tâm lý và xã hội: một số người sẽ cảm thấy áp lực tâm lý khi tham gia giao thông vì lo sợ bị xử phạt nặng. Điều này có thể khiến họ trở nên căng thẳng, lo lắng, thiếu tập trung khi tham gia giao thông. Mức xử phạt cao có thể tạo ra sự bất bình đẳng trong xã hội khi những người có thu nhập thấp sẽ bị ảnh hưởng nhiều hơn, trong khi những người có thu nhập cao có thể không gặp vấn đề về tài chính khi bị phạt.

Thứ năm, áp lực từ việc trừ điểm giấy phép lái xe: các quy định trừ điểm và phục hồi điểm giấy phép lái xe có thể tạo ra áp lực không nhỏ đối với tài xế, nhất là khi có sự gia tăng các vi phạm nhỏ mà tài xế không chủ đích. Điều này có thể dẫn đến việc tài xế trở nên căng thẳng và không tập trung trong công việc, từ đó làm tăng nguy cơ vi phạm giao thông.

3. Kiến nghị hoàn thiện quy định pháp luật và nâng cao hiệu quả thi hành pháp luật giao thông đường bộ

Một là, sửa đổi và làm rõ các quy định về trừ điểm, xử phạt trong Nghị định số 168/2024/NĐ-CP.

Cần quy định rõ hơn một số nội dung trong Nghị định số 168/2024/NĐ-CP như: quy định về trừ điểm và phục hồi điểm giấy phép lái xe, nhằm tránh những bất cập trong quá trình thực thi; mức xử phạt

5. Báo cáo tổng kết của Cục Cảnh sát giao thông, Bộ Công an, từ năm 2022 - 2024, Hà Nội.

6. Hoàng Lam, “Cục Cảnh sát giao thông thông tin rõ việc bỏ xe khi bị phạt, trả tiền tin báo vi phạm giao thông”, <https://www.baogiaothong.vn/cuc-csgt-thong-tin-ro-viec-bo-xe-khi-bi-phan-tra-tien-tin-bao-vi-pham-giao-thong-192250107131306369.htm>, truy cập ngày 07/02/2025.

cần điều chỉnh sao cho phù hợp với tình hình thực tế và khả năng tài chính của người dân, đặc biệt những đối tượng có thu nhập thấp. Các mức phạt phải bảo đảm tính công bằng và hợp lý. Cần bổ sung điểm a khoản 11 Điều 6 vào quy định tại điểm d khoản 16 Điều 6; bổ sung điểm d khoản 9 Điều 7 vào quy định tại điểm d khoản 13 Điều 7 để các hành vi như đã phân tích cũng bị trừ điểm tương ứng, nhằm bảo đảm tính thống nhất trong quy định của pháp luật. Đồng thời, nghiên cứu ghép điểm b khoản 7 Điều 13 và điểm b khoản 8 Điều 13 thành một nội dung thống nhất nhưng cần làm rõ hơn để việc thực thi pháp luật bảo đảm tính khách quan và công bằng đối với người bị vi phạm trong trường hợp này.

Ngoài ra, cần thiết lập cơ chế trừ điểm hợp lý, tránh việc trừ điểm tự động cho các vi phạm nhỏ. Cần có cơ chế cảnh báo trước khi trừ điểm hoặc áp dụng các hình thức xử phạt nhẹ đối với những vi phạm không gây nguy hiểm trực tiếp, đặc biệt những vi phạm gây hậu quả không đáng kể, không cố ý.

Hai là, tăng cường tuyên truyền, giáo dục pháp luật giao thông, nâng cao hiệu quả thi hành.

Tăng cường tuyên truyền, giáo dục pháp luật giao thông là yếu tố then chốt để xây dựng một xã hội có ý thức và trách nhiệm trong việc tham gia giao thông, từ đó góp phần giảm thiểu tai nạn, nâng cao an toàn giao thông và bảo vệ sức khỏe, tính mạng của mọi người. Do vậy, cần xây dựng các chiến dịch tuyên truyền cụ thể nhằm nâng cao nhận thức về văn hóa giao thông và ý thức tuân thủ pháp luật. Việc tuyên truyền cần tập trung vào các hành vi vi phạm phổ biến như: lái xe sau khi uống rượu bia, vượt quá tốc độ, không đội mũ bảo hiểm, vượt đèn đỏ và các hành vi vi phạm giao thông khác. Đồng thời, ứng dụng chuyển đổi số, sử dụng hình thức truyền thông hấp dẫn, dễ tiếp cận, như video ngắn, infographic hoặc tình huống mô phỏng thực tế... để người dân dễ dàng nhận thức, thực hiện trên thực tế.

Cần tổ chức các buổi tọa đàm, hội thảo và các chương trình giao lưu với cộng đồng để người dân hiểu rõ hơn về các quy định pháp luật giao thông, đặc biệt những quy định mới trong các luật và nghị định. Các cơ quan chức năng, như lực lượng Cảnh sát giao thông, Bộ Công an, Ủy ban An toàn giao thông quốc gia nên phối hợp với tổ chức xã hội và trường học để tuyên truyền sâu rộng và trực tiếp đến từng nhóm đối tượng học sinh, sinh viên, các tài xế, người lao động...

Cơ quan chức năng cần tổ chức các khóa đào tạo chuyên sâu cho cán bộ thực thi pháp luật về kỹ năng tuyên truyền, cách xử lý tình huống giao thông hiệu quả và cách thức truyền đạt thông tin cho người dân một cách dễ hiểu và thuyết phục. Việc này giúp lực lượng thực thi pháp luật hiểu rõ hơn về các quy định pháp luật và có khả năng xử lý tình huống chính xác và công bằng.

Cần tăng cường phát sóng các chương trình tuyên truyền pháp luật giao thông trên các kênh truyền hình, đài phát thanh và đặc biệt là sử dụng các nền tảng mạng xã hội để tiếp cận với đông đảo người dân. Các chương trình tuyên truyền nên có tính hướng giao thông thực tế, câu chuyện “người thật, việc thật” để tạo sự gần gũi và dễ dàng thuyết phục.

Ba là, ứng dụng công nghệ trong giám sát giao thông.

Hệ thống giám sát và báo cáo trực tuyến giúp các cơ quan chức năng và các địa phương nhanh chóng phát hiện những vấn đề thiếu đồng bộ trong công tác quản lý giao thông, từ đó có thể điều chỉnh và xử lý vi phạm một cách kịp thời, hiệu quả; nâng cao hiệu quả giám sát và kiểm tra giao thông, đồng thời, tiết kiệm thời gian và nguồn lực, tăng cường minh bạch và công bằng. Do vậy, cần thiết lập hệ thống giám sát và báo cáo trực tuyến giữa các địa phương và cơ quan chức năng trung ương để phát hiện kịp thời các vấn đề thiếu đồng bộ và có biện

pháp điều chỉnh phù hợp. Các giải pháp công nghệ như tăng cường lắp đặt đồng bộ hệ thống camera giám sát giao thông và bảo đảm máy quay video cầm tay cho lực lượng thực thi nhiệm vụ giao thông nhằm nâng cao hiệu quả xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ. Hệ thống nhận diện biển số tự động sẽ giúp phát hiện và xử lý vi phạm chính xác, công bằng, đồng thời giảm thiểu phụ thuộc vào yếu tố con người.

Hệ thống giám sát và báo cáo trực tuyến giúp các cơ quan chức năng, các địa phương nhanh chóng phát hiện những vấn đề thiếu đồng bộ trong công tác quản lý giao thông, từ đó có thể điều chỉnh và xử lý vi phạm một cách kịp thời, hiệu quả. Điều này cũng giúp giảm thiểu các sai sót và trì hoãn trong việc xử lý vi phạm.

Bốn là, tạo sự linh hoạt trong việc áp dụng quy định cho từng loại hình vận tải.

Cần nghiên cứu và phân loại các loại hình vận tải để áp dụng các quy định phù hợp, vì mỗi loại hình vận tải có yêu cầu khác nhau về thời gian lái xe. Việc phân loại có thể dựa trên các yếu tố như tuyến đường (dài/ngắn), tính chất chuyến đi (vận tải hành khách/hàng hóa) và phạm vi vận tải (nội tỉnh/liên tỉnh/quốc tế). Các quy định về thời gian lái xe và nghỉ ngơi có thể linh hoạt hơn cho các chuyến đi ngắn hoặc vận tải hàng hóa không yêu cầu thời gian chính xác.

Về thời gian nghỉ ngơi, thay vì yêu cầu tài xế nghỉ 30 phút sau mỗi 04 giờ lái xe liên tục, có thể áp dụng quy định nghỉ ngơi tổng hợp trong suốt hành trình (ví dụ, tổng thời gian lái xe trong ngày không quá 10 - 12 giờ và nghỉ ít nhất 01 - 02 giờ trong cả ngày). Điều này giúp tài xế dễ dàng điều chỉnh thời gian nghỉ ngơi sao cho phù hợp với thực tế chuyến đi. Ngoài ra, cần nâng cấp và phát triển mạng lưới trạm dừng nghỉ trên các tuyến đường chính để tài xế có thể nghỉ ngơi hiệu quả mà không làm gián đoạn chuyến đi.

Kết luận

Việc phân tích hiệu quả của nghị định xử phạt vi phạm giao thông cho thấy những bước tiến quan trọng trong việc giảm thiểu tai nạn giao thông và nâng cao văn hóa giao thông tại Việt Nam. Tuy nhiên, để đạt được mục tiêu dài hạn, cần có sự cải thiện hơn nữa trong công tác thi hành pháp luật và nâng cao nhận thức cộng đồng về an toàn giao thông. Việc sửa đổi, bổ sung Nghị định số 168/2024/NĐ-CP và tăng cường ứng dụng công nghệ, tăng cường tuyên truyền, giáo dục pháp luật giao thông đường bộ là những giải pháp quan trọng giúp nâng cao hiệu quả của nghị định và cải thiện tình hình giao thông trong thời gian tới □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công an, “*Báo cáo tổng kết của Cục Cảnh sát giao thông, từ năm 2022 - 2024*”, Hà Nội.
2. Duy Anh, “*Vi phạm giao thông trước ngày 01/01/2025 có áp dụng mức xử phạt mới*”, Tạp chí điện tử Luật sư Việt Nam, <https://lsvn.vn/vi-pham-giao-thong-truoc-ngay-01-01-2025-co-ap-dung-muc-xu-phat-moi-a152268.html>, truy cập ngày 07/02/2025.
3. Anh Đức, “*Tháng 1/2025: Tai nạn giao thông giảm cả 03 tiêu chí*”, <https://hanoionline.vn/video/thang-1-2025-tai-nan-giao-thong-giam-ca-3-tieu-chi-301229.htm>, truy cập ngày 27/3/2025.
4. Văn Lang, Trần Tùng, “*Nghị định số 168/2024/NĐ-CP và những góc nhìn đa chiều*”, Trang thông tin điện tử Công an tỉnh Lai Châu, <https://congan.laichau.gov.vn/index.php/chong-dien-bien-hoa-binh-22/nghi-dinh-168-2024-nd-cp-va-nhung-goc-nhin-da-chieu-2668.html>, truy cập ngày 03/02/2025.
5. Hoàng Lam, “*Cục CSGT thông tin rõ việc bỏ xe khi bị phạt, trả tiền tin báo vi phạm giao thông*”, <https://www.baogiaothong.vn/cuc-csgt-thong-tin-ro-viec-bo-xe-khi-bi-phat-tra-tien-tin-bao-vi-pham-giao-thong-192250107131306369.htm>, truy cập ngày 07/02/2025.