

Hợp tác Việt Nam - Lào trong bảo đảm an toàn giao thông đường bộ: nhìn từ so sánh pháp luật

Ngày nhận bài: 14/12/2025 | Ngày phản biện: 05/12/2025 | Ngày xuất bản: 09/04/2026

Tác giả: Bronglor Vaxeng (Trưởng Chính trị tỉnh Xay Sôm Bun, CHDCND Lào)

Tóm tắt: Bảo đảm an toàn giao thông đường bộ là vấn đề gắn trực tiếp với quyền được an toàn của con người, năng lực quản trị nhà nước và chất lượng phát triển bền vững. Đối với Việt Nam và Lào, yêu cầu này càng trở nên cấp thiết khi kết nối vận tải xuyên biên giới và hội nhập ASEAN ngày càng mở rộng. Bài viết phân tích cơ sở của hợp tác Việt Nam - Lào về an toàn giao thông đường bộ trên nền tảng so sánh pháp luật và chính sách của hai nước. Trên cơ sở phương pháp nghiên cứu định tính, phân tích tài liệu và so sánh pháp luật, bài viết chỉ ra rằng Việt Nam hiện có mức độ hệ thống hóa pháp luật cao hơn, đặc biệt sau khi Luật Đường bộ năm 2024, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP có hiệu lực; trong khi đó, Lào vẫn chủ yếu vận hành trên nền Luật giao thông đường bộ và Luật vận tải đường bộ sửa đổi năm 2012, kết hợp với Chiến lược quốc gia về an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021-2030 và Kế hoạch hành động 2021-2025. Từ kết quả so sánh, bài viết đề xuất định hướng liên kết chính sách giữa hai nước theo hướng hài hòa chuẩn mực pháp lý, kết nối dữ liệu quản lý và củng cố cơ chế phối hợp trong khuôn khổ song phương và ASEAN.

1. Đặt vấn đề

Tai nạn giao thông đường bộ vẫn là một thách thức an ninh con người trên phạm vi toàn cầu. Theo Global status report on road safety 2023 (Theo Báo cáo hiện trạng toàn cầu về an toàn đường bộ năm 2023), mỗi năm thế giới có khoảng 1,19 triệu người tử vong do tai nạn giao thông đường bộ, và tai nạn giao thông tiếp tục là một trong những nguyên nhân gây tử vong hàng đầu ở nhóm tuổi trẻ (World Health Organization [WHO], 2023a). Đối với các quốc gia có thu nhập trung bình thấp và

trung bình, áp lực gia tăng phương tiện cơ giới thường diễn ra nhanh hơn khả năng mở rộng hạ tầng, hoàn thiện pháp luật và bảo đảm năng lực thực thi. Chính vì vậy, phòng ngừa rủi ro giao thông ngày nay không còn chỉ là một nhiệm vụ kỹ thuật, mà đã trở thành vấn đề quản trị công và hợp tác chính sách.

Trong trường hợp Việt Nam và Lào, tính cấp thiết của vấn đề còn nằm ở chỗ hai nước vừa có đường biên giới đất liền dài, vừa có nhu cầu kết nối vận tải ngày càng lớn trong khu vực Mekong và ASEAN. Hồ sơ quốc gia của WHO cho thấy năm 2021 Việt Nam có 5.699 trường hợp tử vong do tai nạn giao thông được báo cáo và 17.229 trường hợp tử vong theo ước tính của WHO; trong khi đó, Lào có 831 trường hợp tử vong được báo cáo và 1.217 trường hợp tử vong theo ước tính của WHO trong cùng năm (WHO, 2023b, 2024a). Các con số này không chỉ phản ánh gánh nặng xã hội của tai nạn giao thông, mà còn cho thấy yêu cầu cấp bách phải nâng cao chất lượng pháp luật, thực thi và phối hợp khu vực.

Ở cả Việt Nam và Lào, an toàn giao thông đường bộ đều đã được đặt trong chiến lược quốc gia với mục tiêu giảm mạnh số người chết và bị thương trong thập niên 2021-2030. Hồ sơ quốc gia của WHO đối với Việt Nam cho thấy Việt Nam đặt mục tiêu giảm 50% số tử vong vào năm 2030 (WHO, 2023b). Tại Lào, Chiến lược quốc gia về an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021-2030 và Kế hoạch hành động 2021-2025 xác định rõ mục tiêu giảm 50% số người chết và bị thương nặng vào năm 2030, đồng thời tổ chức giải pháp theo năm trụ cột an toàn giao thông (Government of the Lao People's Democratic Republic, 2023). Điều này cho thấy giữa hai nước đã có điểm gặp nhau quan trọng ở cấp mục tiêu chính sách. Tuy nhiên, cách thức thể chế hóa mục tiêu đó vào hệ thống pháp luật, công cụ quản lý và cơ chế thực thi lại không hoàn toàn giống nhau.

Từ bối cảnh trên, bài viết đặt ra hai câu hỏi nghiên cứu. Thứ nhất, pháp luật và chính sách về bảo đảm an toàn giao thông đường bộ của Việt Nam và Lào đang giống nhau và khác nhau ở những điểm cốt lõi nào? Thứ hai, từ kết quả so sánh đó, có thể rút ra những hàm ý gì cho việc tăng cường hợp tác và liên kết chính sách Việt Nam - Lào trong giai đoạn tới? Điểm mới của bài viết không nằm ở việc mô tả đơn thuần quan hệ hợp tác song phương, mà ở chỗ sử dụng so sánh pháp luật làm nền để nhận diện các khoảng giao thoa thể chế và từ đó đề xuất định hướng hợp tác phù hợp hơn với bối

cảnh hội nhập ASEAN. Nói cách khác, hợp tác được xem xét không chỉ như một quan hệ chính trị - ngoại giao, mà còn như một nhu cầu nội tại phát sinh từ sự khác biệt và tương thích của hệ thống pháp luật hai nước.

2. Phương pháp nghiên cứu

Bài viết sử dụng cách tiếp cận nghiên cứu định tính, kết hợp ba phương pháp chủ yếu: phân tích tài liệu, so sánh pháp luật và phân tích chính sách. Phương pháp phân tích tài liệu được sử dụng để xử lý nhóm nguồn gồm văn bản pháp luật của Việt Nam và Lào, chiến lược quốc gia về an toàn giao thông, tài liệu của WHO, ASEAN và các tài liệu chính thức liên quan đến hợp tác giao thông vận tải giữa hai nước. Nhóm nguồn này cho phép xác định bối cảnh, mục tiêu chính sách và cấu trúc thể chế mà mỗi quốc gia đang vận hành.

Phương pháp so sánh pháp luật được sử dụng để đối chiếu phạm vi điều chỉnh, cấu trúc công cụ quản lý, định hướng chế tài và cơ chế tổ chức thực thi của hai nước. Trọng tâm so sánh không nhằm liệt kê tất cả điều khoản của văn bản pháp luật, mà tập trung vào các thành tố có ý nghĩa trực tiếp đối với hợp tác song phương, gồm: mô hình tổ chức khung pháp luật; mối quan hệ giữa quản lý hạ tầng, quản lý người lái, phương tiện và xử lý vi phạm; cơ chế chiến lược và chỉ tiêu giảm tai nạn; cũng như mức độ mở cửa của hệ thống pháp luật đối với hợp tác khu vực, quốc tế.

Phương pháp phân tích chính sách được dùng để chuyển hóa các kết quả so sánh thành hàm ý cho liên kết chính sách Việt Nam - Lào. Ở đây, bài viết xem xét sự tương thích giữa nền tảng song phương với các chuẩn mực khu vực, nhất là Chiến lược an toàn đường bộ ASEAN và Kuala Lumpur Transport Strategic Plan, đồng thời phân tích giá trị của Bản ghi nhớ chiến lược hợp tác giao thông vận tải giữa hai Chính phủ giai đoạn 2016-2025, tầm nhìn đến năm 2030 như một cơ sở thể chế cho phối hợp tiếp theo (ASEAN, 2016; ASEAN Secretariat, 2015; Chính phủ, 2015; Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, 2015).

Về phạm vi, bài viết tập trung vào lĩnh vực giao thông đường bộ và giới hạn thời gian phân tích chủ yếu trong giai đoạn 2012-2025. Mốc năm 2012 được lựa chọn vì đây là thời điểm Lào ban hành Luật giao thông đường bộ sửa đổi số 23/NA và Luật vận tải đường bộ sửa đổi số 24/NA - hai đạo luật còn giữ vai trò nền tảng trong hệ thống hiện

hành (Lao Trade Portal, 2023a, 2023b). Mốc năm 2025 được lựa chọn vì từ ngày 1/1/2025, Việt Nam bắt đầu vận hành mô hình pháp lý mới với Luật Đường bộ số 35/2024/QH15, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP (Chính phủ, 2024; Quốc hội, 2024a, 2024b). Đây là giai đoạn thích hợp để quan sát rõ hơn sự khác biệt về mức độ hệ thống hóa pháp luật giữa hai nước và đánh giá giá trị của liên kết chính sách.

3. Kết quả và thảo luận

3.1. Nền tảng vấn đề: từ gánh nặng tai nạn giao thông đến nhu cầu liên kết chính sách

Một điểm đáng chú ý là cả Việt Nam và Lào đều không tiếp cận an toàn giao thông đường bộ như một vấn đề đơn ngành. Hồ sơ quốc gia của WHO đối với Việt Nam cho thấy bên cạnh mục tiêu giảm 50% số tử vong và thương tích không gây chết người vào năm 2030, Việt Nam còn gắn chiến lược an toàn giao thông với các chỉ tiêu về cơ sở dữ liệu quốc gia, quản lý giao thông thông minh, kiểm tra an toàn kết cấu hạ tầng và nâng cao tỷ lệ đội mũ bảo hiểm ở trẻ em (WHO, 2023b). Lào cũng tiếp cận tương tự khi Chiến lược 2021-2030 nhấn mạnh đồng thời các trụ cột quản lý an toàn, hạ tầng an toàn, phương tiện an toàn, người tham gia giao thông an toàn và cứu hộ sau tai nạn (Government of the Lao People's Democratic Republic, 2023). Sự tương đồng ở cấp chiến lược này là tiền đề thuận lợi cho hợp tác, bởi nó cho thấy hai nước cùng chia sẻ một ngôn ngữ chính sách tương đối gần nhau.

Tuy nhiên, việc cùng đặt mục tiêu giảm tai nạn không đồng nghĩa với việc hai hệ thống pháp luật đã đạt mức tương thích cao. Ở Việt Nam, quá trình hoàn thiện pháp luật trong những năm gần đây diễn ra theo hướng chuyên biệt hóa chức năng của từng văn bản. Luật số 35/2024/QH15 quy định các vấn đề về đường bộ và quản lý kết cấu hạ tầng đường bộ, còn Luật số 36/2024/QH15 tập trung vào quy tắc giao thông, người điều khiển phương tiện, tuần tra, kiểm soát và giải quyết tai nạn giao thông đường bộ (Quốc hội, 2024a, 2024b). Trong khi đó, đối với Lào, hai đạo luật sửa đổi năm 2012 vẫn là trục chính điều chỉnh giao thông đường bộ và vận tải đường bộ, còn chiến lược quốc gia lại giữ vai trò điều phối đáng kể về chính sách (Government of the Lao People's Democratic Republic, 2023; Lao Trade Portal, 2023a, 2023b). Bởi vậy,

nhu cầu liên kết chính sách Việt Nam - Lào không thể chỉ hiểu là tăng số lượng hoạt động hợp tác; quan trọng hơn, đó là nhu cầu giải quyết sự lệch pha về mức độ cấu trúc hóa của hệ thống pháp luật.

Ở góc độ song phương, sự cần thiết của liên kết chính sách còn xuất phát từ bản chất của vận tải xuyên biên giới. Một hành lang vận tải an toàn không chỉ cần đường tốt, mà còn cần sự tương thích về tiêu chuẩn phương tiện, dữ liệu quản lý, kiểm soát tải trọng, đào tạo lái xe, xử lý vi phạm và cơ chế phối hợp giữa các cơ quan hữu quan. Nếu mỗi nước vận hành theo logic nội bộ mà thiếu cầu nối thể chế, chi phí giao dịch xuyên biên giới sẽ cao hơn và hiệu quả giảm rủi ro sẽ thấp hơn. Do đó, so sánh pháp luật trong lĩnh vực này không chỉ có ý nghĩa học thuật, mà còn trực tiếp phục vụ thiết kế chính sách hợp tác.

3.2. So sánh khung pháp luật và chính sách Việt Nam - Lào về an toàn giao thông đường bộ

Xét về mức độ hệ thống hóa pháp luật, Việt Nam đang có bước đi rõ ràng hơn Lào. Từ ngày 1/1/2025, Việt Nam đồng thời áp dụng Luật Đường bộ số 35/2024/QH15 và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15 (Quốc hội, 2024a, 2024b). Việc tách bạch giữa luật điều chỉnh hạ tầng đường bộ và luật điều chỉnh trật tự, an toàn giao thông đã giúp phạm vi điều chỉnh trở nên rành mạch hơn. Trên cơ sở đó, Nghị định số 168/2024/NĐ-CP quy định cụ thể hành vi vi phạm, hình thức, mức xử phạt, thẩm quyền xử phạt, đồng thời thiết lập cơ chế trừ điểm và phục hồi điểm giấy phép lái xe (Chính phủ, 2024). Cấu trúc này cho thấy Việt Nam lựa chọn mô hình quản lý trong đó chính sách an toàn giao thông được đẩy sâu vào công cụ thực thi.

Đối với Lào, nền tảng pháp luật hiện hành vẫn đặt trên Luật giao thông đường bộ (amended) No. 23/NA và Luật vận tải đường bộ (amended) No. 24/NA, đều ban hành năm 2012 (Lao Trade Portal, 2023a, 2023b). Bên cạnh đó, Chiến lược quốc gia về an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2021-2030 và Kế hoạch hành động 2021-2025 tiếp tục giữ vai trò định hướng mạnh về mục tiêu và nhóm giải pháp ưu tiên (Government of the Lao People's Democratic Republic, 2023). Như vậy, xét về cấu trúc pháp luật, Lào đã có sự phân biệt giữa lĩnh vực giao thông đường bộ và vận tải đường bộ, nhưng mức độ cụ thể hóa các công cụ thực thi và mức độ phân tách chức

năng giữa luật chuyên ngành với văn bản xử lý vi phạm vẫn chưa đạt tới mức như Việt Nam.

Xét về công cụ kiểm soát hành vi, Việt Nam hiện đang thể chế hóa trách nhiệm người lái xe ở mức rõ hơn. Luật số 36/2024/QH15 điều chỉnh trực tiếp các vấn đề về người tham gia giao thông, người điều khiển phương tiện, tuần tra, kiểm soát và giải quyết tai nạn; còn Nghị định số 168/2024/NĐ-CP không chỉ xử phạt tiền mà còn áp dụng trừ điểm giấy phép lái xe và phục hồi điểm theo trình tự luật định (Chính phủ, 2024; Quốc hội, 2024b). Đây là một mô hình quản lý hành vi dựa trên dữ liệu và theo dõi quá trình chấp hành pháp luật. Trong khi đó, khuôn khổ chính sách của Lào hiện nhấn mạnh nhiều hơn vào mục tiêu giảm tử vong, cải thiện hạ tầng an toàn và tăng năng lực thực thi theo năm trụ cột của chiến lược quốc gia (Government of the Lao People's Democratic Republic, 2023). Điều này cho thấy Lào ưu tiên cách tiếp cận chiến lược và chương trình hành động; còn Việt Nam đi xa hơn ở khâu lượng hóa và cá thể hóa trách nhiệm pháp lý của người điều khiển phương tiện.

Xét về liên hệ giữa pháp luật và chiến lược quốc gia, Việt Nam và Lào có điểm tương đồng quan trọng là đều đặt an toàn giao thông vào khuôn khổ mục tiêu 2030. WHO ghi nhận Việt Nam có chiến lược quốc gia, có cơ quan đầu mối quốc gia, có mục tiêu giảm 50% tử vong vào năm 2030, và có các chỉ tiêu đi kèm về hạ tầng, dữ liệu và hành vi người tham gia giao thông (WHO, 2023b). Tại Lào, phần lời nói đầu của Chiến lược 2021-2030 nêu rõ văn kiện này nhằm triển khai Nghị quyết Đại hội XI của Đảng Nhân dân Cách mạng Lào, Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội lần thứ 9 và Thập niên hành động về an toàn giao thông đường bộ của Liên hợp quốc, đồng thời đặt mục tiêu giảm 50% số ca tử vong và thương tích nặng vào năm 2030 (Government of the Lao People's Democratic Republic, 2023). Từ đó có thể thấy, về logic điều hành, cả hai nước đều kết nối pháp luật với chiến lược quốc gia; khác biệt chủ yếu nằm ở độ dày của công cụ pháp lý trung gian và năng lực chuẩn hóa quy trình thực thi.

Xét về tương thích khu vực và quốc tế, hai nước cùng vận động trong quỹ đạo ASEAN nhưng ở tốc độ khác nhau. ASEAN Regional Road Safety Strategy cung cấp một khung khu vực cho các quốc gia thành viên trong việc phát triển mục tiêu, chương trình hành động và chỉ số giám sát an toàn giao thông (ASEAN, 2016). Kuala Lumpur Transport Strategic Plan 2016-2025 cũng coi kết nối vận tải, thuận lợi hóa vận tải qua

biên giới và hài hòa chính sách là trụ cột của hợp tác giao thông ASEAN (ASEAN Secretariat, 2015). Việt Nam hiện có lợi thế hơn trong việc chuyển hóa các chuẩn mực đó vào luật nội địa ở mức chi tiết hơn. Lào, ngược lại, thể hiện rõ định hướng bám sát chuẩn mực khu vực nhưng vẫn cần thêm các bước cụ thể hóa về dữ liệu, tiêu chuẩn kỹ thuật và cơ chế thực thi. Nói cách khác, Việt Nam có ưu thế về chiều sâu thể chế, còn Lào có động lực cải cách rõ rệt và không gian lớn để tiếp nhận kinh nghiệm.

Từ các đối chiếu trên, bài viết cho rằng sự khác biệt giữa Việt Nam và Lào không nên được hiểu như khoảng cách thuần túy về trình độ pháp luật, mà nên được nhìn như một điều kiện khách quan làm nảy sinh nhu cầu hợp tác. Chính vì mức độ thể chế hóa khác nhau, hai nước có thể bổ sung cho nhau: Việt Nam cung cấp kinh nghiệm về hệ thống hóa pháp luật, chuẩn hóa chế tài và số hóa quản lý; còn Lào có thêm dư địa để tiếp nhận, chọn lọc và nội địa hóa những kinh nghiệm phù hợp với điều kiện phát triển của mình.

3.3. Hàm ý liên kết chính sách và thể chế cho hợp tác Việt Nam - Lào

Nếu chỉ dừng ở so sánh pháp luật mà không chuyển hóa kết quả thành gợi ý chính sách, nghiên cứu sẽ khó đóng góp trực tiếp cho thực tiễn hợp tác. Từ kết quả phân tích trên, có thể rút ra ba hàm ý chính.

Thứ nhất, cần tiếp cận hợp tác Việt Nam - Lào trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ theo hướng liên kết thể chế, thay vì chỉ hợp tác theo từng dự án riêng lẻ. Nghị quyết số 52/NQ-CP của Chính phủ Việt Nam về việc ký Bản ghi nhớ giữa hai Chính phủ đối với Chiến lược hợp tác trong lĩnh vực giao thông vận tải giai đoạn 2016-2025, tầm nhìn đến năm 2030, cùng thông tin chính thức về việc ký kết Bản ghi nhớ ngày 14/9/2015, đã xác lập nền tảng pháp lý cho quy hoạch kết nối giao thông, phối hợp chính sách và khai thác vận tải qua lại hai nước (Chính phủ, 2015; Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, 2015). Trong giai đoạn mới, cần phát triển nền tảng này từ hợp tác về hạ tầng sang hợp tác về chuẩn mực quản lý an toàn giao thông.

Thứ hai, ưu tiên liên kết nên đặt vào các lĩnh vực có khả năng tạo ra tính tương thích thể chế cao. Trước hết là chuẩn hóa một số khái niệm và đầu mục dữ liệu tối thiểu về tai nạn giao thông, điểm đen, vi phạm phổ biến, tải trọng và điều kiện kỹ thuật của phương tiện. Khi mỗi bên sử dụng hệ tiêu chí quá khác nhau, việc đánh giá rủi ro

xuyên biên giới sẽ thiếu độ tin cậy. Tiếp theo là phối hợp trong đào tạo, kiểm soát năng lực lái xe và trao đổi kinh nghiệm vận hành cơ sở dữ liệu về giấy phép lái xe, đăng ký và kiểm định phương tiện. Kinh nghiệm Việt Nam với cơ chế trừ điểm giấy phép lái xe theo Nghị định số 168/2024/NĐ-CP cho thấy quản lý hành vi có thể được nâng cấp theo hướng theo dõi liên tục quá trình tuân thủ, thay vì chỉ dừng ở từng lần xử phạt đơn lẻ (Chính phủ, 2024).

Thứ ba, hợp tác song phương cần được đặt trong khuôn khổ ASEAN để tăng tính bền vững và khả năng huy động nguồn lực. So với hợp tác đơn lẻ theo vụ việc, liên kết chính sách dựa trên ASEAN có hai ưu điểm. Một mặt, các chuẩn mực khu vực như ASEAN Regional Road Safety Strategy và Kuala Lumpur Transport Strategic Plan giúp hai nước có cùng một khung tham chiếu khi rà soát luật, xác định mục tiêu và đánh giá tiến độ (ASEAN, 2016; ASEAN Secretariat, 2015). Mặt khác, việc gắn hợp tác song phương với cơ chế khu vực sẽ giúp Việt Nam và Lào thuận lợi hơn trong huy động hỗ trợ kỹ thuật và học hỏi kinh nghiệm từ các đối tác phát triển. Điều này đặc biệt có ý nghĩa đối với Lào trong bối cảnh chiến lược quốc gia của nước này thừa nhận nhu cầu tranh thủ hỗ trợ kỹ thuật, tài chính và kinh nghiệm quốc tế để thực hiện mục tiêu giảm tử vong giao thông (Government of the Lao People's Democratic Republic, 2023).

Từ những hàm ý trên, bài viết đề xuất một số định hướng chính sách. Một là, hai nước cần duy trì cơ chế rà soát định kỳ các quy định liên quan đến vận tải đường bộ qua biên giới, nhất là các nội dung về điều kiện phương tiện, tải trọng, bằng lái, trách nhiệm doanh nghiệp vận tải và phối hợp kiểm tra. Hai là, nên xây dựng cơ chế trao đổi dữ liệu ở mức tối thiểu giữa cơ quan quản lý đường bộ, cơ quan công an giao thông và cơ quan hải quan tại các tuyến vận tải trọng điểm. Ba là, hợp tác đào tạo cán bộ về quản lý an toàn giao thông, điều tra tai nạn, quản lý điểm đen và số hóa dữ liệu nên được coi là nội dung thường xuyên thay vì hỗ trợ ngắn hạn. Bốn là, khi thiết kế các dự án kết nối mới, cần tích hợp ngay yêu cầu an toàn giao thông vào tiêu chí kỹ thuật và tiêu chí đánh giá hiệu quả, tránh tư duy coi an toàn là phần phụ sau đầu tư.

4. Kết luận

So sánh pháp luật và chính sách của Việt Nam và Lào cho thấy cả hai nước đều đã xác định an toàn giao thông đường bộ là một cấu phần của phát triển bền vững, đồng thời

đều đặt mục tiêu giảm mạnh tử vong giao thông trong giai đoạn đến năm 2030. Tuy nhiên, cách thức thể chế hóa mục tiêu đó có sự khác biệt rõ. Việt Nam hiện có hệ thống pháp luật được chuyên biệt hóa hơn, với sự phân tách giữa luật về đường bộ, luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và văn bản quy định chi tiết về xử phạt, trừ điểm giấy phép lái xe. Lào vẫn vận hành chủ yếu trên nền hai đạo luật sửa đổi năm 2012 kết hợp với chiến lược quốc gia 2021-2030, theo đó khía cạnh chiến lược và chương trình hành động giữ vai trò nổi bật hơn.

Chính sự khác biệt ấy làm cho hợp tác Việt Nam - Lào trong bảo đảm an toàn giao thông đường bộ không nên dừng ở trao đổi hữu nghị hay hỗ trợ dự án đơn lẻ, mà cần chuyển dần sang liên kết chính sách và liên kết thể chế. Nền tảng cho sự chuyển dịch đó đã có từ Bản ghi nhớ hợp tác giao thông vận tải giữa hai Chính phủ và từ các khung khu vực của ASEAN. Vấn đề đặt ra hiện nay là phải biến nền tảng ấy thành các cơ chế cụ thể hơn về chuẩn hóa quy định, dữ liệu, đào tạo và phối hợp thực thi. Nếu làm được điều đó, hợp tác Việt Nam - Lào trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ sẽ không chỉ góp phần giảm tai nạn và thương vong, mà còn tạo thêm một trụ cột thiết thực cho kết nối kinh tế và quan hệ đặc biệt giữa hai nước./.

Tài liệu tham khảo

1. ASEAN. (2016). ASEAN Regional Road Safety Strategy. https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/ASEAN-Road-Safety-Strategy_full_24Oct16_rev_clean-1.pdf
2. ASEAN Secretariat. (2015). Kuala Lumpur Transport Strategic Plan (ASEAN Transport Strategic Plan) 2016–2025. https://asean.org/wp-content/uploads/2021/08/KUALA_LUMPUR_TRANSPORT_STRATEGIC_PLAN_2.pdf
3. Chính phủ. (2015). Nghị quyết số 52/NQ-CP về việc ký Bản ghi nhớ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào về Chiến lược hợp tác trong lĩnh vực giao thông vận tải giai đoạn 2016–2025, tầm nhìn đến năm 2030. <https://vanban.chinhphu.vn/default.aspx?docid=180514&pageid=27160>
4. Chính phủ. (2024). Nghị định số 168/2024/NĐ-CP 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. <https://vanban.chinhphu.vn/?docid=212167&pageid=27160>
5. Cổng Thông tin điện tử Chính phủ. (2015, September 14). Việt Nam-Lào hợp tác chiến lược về giao thông vận tải. <https://nguyentandung.chinhphu.vn/Utilities/PrintView.aspx?ID=23677>

6. Government of the Lao People's Democratic Republic. (2023). 2021–2030 National Road Safety Strategy and 2021–2025 Action Plan. Asia Pacific Road Safety Observatory.
<https://aprso.org/sites/default/files/2025-03/Lao%20PDR%20Road%20Safety%20Strategy%20and%20Action%20Plan%202023.pdf>
7. Lao Trade Portal. (2023a). Law on traffic road (amended) No. 23/NA, dated 12 December 2012.
<https://www.laotradeportal.gov.la/en-gb/site/display/581>
8. Lao Trade Portal. (2023b). Law on land transportation (amended) No. 24/NA, dated 12 December 2012.
<https://laotradeportal.gov.la/en-gb/site/display/582>
9. Quốc hội. (2024a). Luật Đường bộ (Số 35/2024/QH15).
<https://vanban.chinhphu.vn/?docid=211193&pageid=27160>
10. Quốc hội. (2024b). Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ (Số 36/2024/QH15).
<https://chinhphu.vn/?classid=1&docid=211194&orggroupid=1&pageid=27160>
11. World Health Organization. (2023a). Global status report on road safety 2023.
<https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>
12. World Health Organization. (2023b). Road safety Viet Nam 2023 country profile.
https://cdn.who.int/media/docs/default-source/country-profiles/road-safety/road-safety-2023-vnm.pdf?download=true&sfvrsn=aa63bad4_3
13. World Health Organization. (2024a). Road safety Lao People's Democratic Republic 2023 country profile.
https://cdn.who.int/media/docs/default-source/country-profiles/road-safety/road-safety-2023-lao.pdf?download=true&sfvrsn=d1149d19_3