

27/07/2007

NGUYỄN XUÂN THÀNH

MŨ BẢO HIỂM XE MÁY

20,2 triệu xe máy hiện đang lưu hành tại Việt Nam là con số mà Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam đưa ra vào tháng 7 năm 2007. Như vậy, trên cả nước bình quân cứ 2,7 người dân trong độ tuổi 15-64 sử dụng một xe máy. Từ năm 1991 đến 2007, số lượng xe máy trên toàn quốc đã tăng bình quân 17,5%/năm, kết quả của sự gia tăng thu nhập dân cư cùng với đà tăng trưởng kinh tế, trong khi giá xe máy lại giảm xuống đáng kể nhờ chính sách tự do hóa thương mại và sự tiếp tục thiếu vắng của một hệ thống giao thông công cộng hữu hiệu. (Xem Phụ lục 1)

Cùng với mức độ cơ giới hóa phương tiện 2 bánh một cách chóng mặt, các con số thống kê về tử vong và chấn thương do tai nạn giao thông gây ra xuất hiện hàng ngày trên các phương tiện thông tin đại chúng. Hàng năm có khoảng 30.000 người bị những chấn thương nghiêm trọng về não liên quan tới tai nạn giao thông.¹ Trong năm 2006, Việt Nam phải gánh chịu 12.373 người chết do tai nạn giao thông đường bộ gây ra, bình quân đến 34 người chết một ngày.² Riêng trong 6 tháng đầu năm 2007, số người chết do tai nạn giao thông đường bộ lên tới 6.910, tăng 7,2% so với cùng kỳ năm 2006.³ Phụ lục 2, 3 và 4 trình bày số liệu về tình trạng tử vong do tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam trong những năm gần đây. Phụ lục 5 so sánh tỷ lệ tử vong do tai nạn giao thông của Việt Nam với một số quốc gia trên thế giới.

Theo Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia, 70% số tai nạn giao thông ở Việt Nam là có liên quan tới xe máy (xem Phụ lục 4). Theo Tổ chức Y tế Thế giới, người đi xe máy có xác suất chết cao cấp 27 lần và bị chấn thương cao gấp 6 lần so với người đi xe hơi.⁴ Trong số những người bị tai nạn xe máy dẫn đến chấn thương sọ não, chỉ có 1,4% là đội mũ bảo hiểm và gần như 100% số người chết vì tai nạn xe máy không đội mũ bảo hiểm.^{5,6,7}

¹ Số liệu trên trang Web của Quỹ Phòng chống Thương vong châu Á (Asia Injury Prevention Foundation) tại địa chỉ: <http://www.asiainjury.org/News.asp>.

² Website Phòng chống tai nạn thương tích, "Tình hình tai nạn giao thông toàn quốc năm 2006", 1/3/2007. (http://www.moh.gov.vn/tainanthuongtich/details.asp?CatMainID=9&Cat_ID=26&NewsID=906)

³ VNMedia, "Tình trạng tai nạn giao thông gia tăng nghiêm trọng", 23/7/2007. (<http://www.vnmedia.vn/newsdetail.asp?NewsId=96895&CatId=23>)

⁴ Tổ chức Y tế Thế giới, "Báo cáo thế giới về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ" (World report on road traffic injury prevention), 2004.

⁵ VNExpress, "Tăng mức phạt hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông", 21/7/2005. (<http://www.vnexpress.net/Vietnam/Xa-hoi/2005/07/3B9E055A/>)

⁶ Trang Web Tỉnh Quảng Nam, "Đội mũ bảo hiểm là thể hiện văn hóa giao thông", 8/6/2007. (http://www.quangngai.gov.vn/quangngai/tiengviet/sbn_10/2007/20385/)

Tình huống này do Nguyễn Xuân Thành, giảng viên chính sách công của Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright biên soạn dựa trên dữ liệu được công bố trên các phương tiện thông tin đại chúng. Các nghiên cứu tình huống của Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright được sử dụng làm tài liệu cho thảo luận trên lớp học, chứ không phải để đưa ra khuyến nghị chính sách.

Trong một nghiên cứu tiến hành vào năm 2004, Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB) đã ước tính chi phí kinh tế của tai nạn giao thông đường bộ dựa trên việc tính toán thiệt hại về người, mất mát sản lượng, chi phí y tế, mất mát tài sản và chi phí hành chính. Theo tính toán này, năm 2002 (năm có số tai nạn giao thông và số tử vong cao nhất), thiệt hại kinh tế của tai nạn giao thông đường bộ bằng 2,72% GDP, tương đương 954 triệu USD.⁸

Từ đỉnh cao năm 2002, tình trạng tai nạn giao thông đã giảm đi trong hai năm sau đó. Tuy nhiên, năm 2005, 2006 và những tháng đầu năm 2007 lại chứng kiến sự gia tăng trở lại của số lượng vụ tai nạn giao thông cũng như số lượng tử vong và chấn thương. Trước tình hình này, cuối tháng 6 năm 2007, Chính phủ Việt Nam đã đưa ra nghị quyết 32/2007/NQ-CP về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, trong đó nhấn mạnh đến quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm. Cụ thể, từ ngày 15/9/2007, người tham gia giao thông bằng xe máy ở Việt Nam sẽ phải đội mũ bảo hiểm một cách bắt buộc trên các tuyến quốc lộ. Đến giữa tháng 12 năm 2007 quy định này sẽ được mở rộng cho tất cả tuyến đường giao thông của cả nước.

Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Hồ Nghĩa Dũng cho biết việc mở rộng phạm vi bắt buộc đội mũ bảo hiểm theo Nghị quyết 32 sẽ giúp hạn chế tỉ lệ tử vong và chấn thương do tai nạn giao thông.

Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM) và Hà Nội, hai đô thị có lượng xe máy lưu hành đông nhất cả nước, là nơi chịu sức ép nhiều nhất để thực thi Nghị quyết 32 của Chính phủ. Bắt đầu từ ngày 15 tháng 7, lực lượng cảnh sát giao thông (CSGT) của Công an Hà Nội bắt đầu tiến hành kiểm tra việc đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy trên các tuyến đường đã quy định phải đội mũ bảo hiểm và xem xét việc tăng mức phạt, thu giữ bằng lái và/hay thu giữa xe.⁹

Ở TP.HCM, Chủ tịch UBND, trong một chỉ thị về các giải pháp giảm tai nạn giao thông ngày 16 tháng 7, cũng đã yêu cầu CSGT, ngoại việc phạt tiền, phải buộc “người điều khiển xe máy phải quay xe lại, không cho tiếp tục lưu thông nếu không chấp hành đội mũ bảo hiểm khi đi vào các tuyến đường quy định bắt buộc phải đội mũ bảo hiểm khi đi xe mô tô, xe gắn máy”.¹⁰ Văn bản này cũng chỉ thị cho Sở Văn hóa – Thông tin đẩy mạnh việc tổ chức công tác tuyên truyền, vận động về an toàn giao thông “bằng nhiều hình thức sinh động với chủ đề chính là vận động mọi người phải nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật về giao thông, đặc biệt là phải đội mũ bảo hiểm khi đi xe mô tô, xe gắn máy”.¹¹

TP.HCM còn có chương trình vận động các cơ quan nhà nước và các hiệp hội quần chúng nhân dân gương mẫu trong việc chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm. Giám đốc Sở Giao thông công chính TP.HCM, Trần Quang Phương, đã đưa ra đề xuất với lãnh đạo thành phố về việc chỉ thủ trưởng các sở ban ngành TP, chủ tịch UBND các quận, huyện ra văn bản qui định tất cả cán bộ và công chức thuộc cơ quan mình phải đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy.

⁷ Ở Bệnh viện Chợ Rẫy TP.HCM mỗi năm tiếp nhận từ 35.000-40.000 ca chấn thương sọ não chủ yếu do TNGT gây ra, trong đó có đến 70-80% vụ TNGT là do xe máy gây ra và phần lớn là do không đội mũ bảo hiểm nên không tránh được thương vong nghiêm trọng. (VietnamNet, “Khuyến khích dùng mũ bảo hiểm nhằm giảm tai nạn giao thông”, 24/1/2007.)

⁸ Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB), “Chi phí tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam” (The cost of road traffic accidents in Vietnam), 2004.

⁹ Báo Tuổi Trẻ, “Hôm nay, Hà Nội bắt đầu xử phạt việc không đội mũ bảo hiểm”, 15/7/2007.

¹⁰ UBND TP.HCM, “Chỉ thị số 19/2007/CT-UBND về thực hiện các giải pháp để kéo giảm tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông trên địa bàn thành phố trong 6 tháng cuối năm 2007, ngày 16/7/2007.

¹¹ Như trên.

Kinh nghiệm về an toàn giao thông trên thế giới đều ủng hộ cho việc phải có luật quy định việc bắt buộc đội mũ bảo hiểm khi sử dụng phương tiện giao thông hai bánh. Nếu một người đi xe máy đụng phải xe hơi hay một chướng ngại vật ở tốc độ 50km/h và đầu bị va chạm trực tiếp ở tốc độ đó thì không có loại mũ bảo hiểm nào có thể giúp giảm rủi ro tử vong hay chấn thương. Tuy nhiên, các nghiên cứu thực tiễn cho thấy rằng tốc độ tại thời điểm va chạm thường nhỏ hơn so với tốc độ đi đường. Theo chuẩn của các kiểm định độ an toàn, mũ bảo hiểm bảo vệ người đi xe máy rất hữu hiệu ở tốc độ 20-30km/h khi va chạm.¹²

Các nghiên cứu ở Hoa Kỳ cho thấy ban hành và thực thi luật bắt buộc đội mũ bảo hiểm giúp giảm tình trạng chấn thương đầu và tử vong. Ví dụ, sau khi ban hành quy định đội mũ bảo hiểm xe máy một cách toàn diện ở Bang Texas, tỷ lệ thương vong do tai nạn giao thông đã giảm đi 52-59%.¹³ Ngược lại, sau khi Florida xóa bỏ quy định đội mũ bảo hiểm, tỷ lệ thương vong do tai nạn tăng lên 17,2-20,5% (Phụ lục 6).¹⁴ Ở Italy, sau khi áp dụng quy định đội mũ bảo hiểm xe máy toàn diện vào năm 2000, số người phải nhập viện do chấn thương đầu khi bị tai nạn xe máy giảm đi 31%.¹⁵ Ở Thái Lan, nơi có số lượng xe máy tương đương với Việt Nam, quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm được ban hành vào năm 1996. Trong năm đầu tiên thi hành luật, tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm tăng lên trên 90%, tỷ lệ chấn thương đầu và tử vong của người đi xe máy giảm lần lượt 40% và 24%.¹⁶

Ở Việt Nam, ngày càng có nhiều ý kiến ủng hộ cho quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm (Phụ lục 7). Tuy nhiên, ngay sau khi Nghị quyết 32 được chính thức ban hành và Ủy ban Nhân dân TP.Hà Nội và TP.HCM đều khẩn trương triển khai các biện pháp an toàn giao thông theo tinh thần nghị quyết này, thì báo chí ở Việt Nam đã lập tức đăng tải hàng loạt ý kiến phản hồi của các tầng lớp nhân dân bày tỏ sự hoài nghi đối với việc cần thiết phải yêu cầu đội mũ bảo hiểm trên tất cả các tuyến đường cũng như tính khả thi của quy định này trong bối cảnh cụ thể của Việt Nam. Đường đông, tốc độ đi chậm, giảm tầm nhìn và khả năng nghe, khí hậu nóng, khó khăn về chỗ để là những lý do được đưa ra để phản đối việc bắt buộc đội mũ bảo hiểm ở tất cả các tuyến đường, kể cả nội thành. Khả năng chế tài kém và chất lượng mũ không được kiểm soát là những lý do đưa ra để chứng minh tính không khả thi của quy định. (Xem Phụ lục 8).

Trong khi quy định đội mũ bảo hiểm tiếp tục là đề tài được tranh luận sôi nổi trên báo chí, các vụ tai nạn giao thông vẫn xảy ra thường xuyên tại Hà Nội, TP.HCM và nhiều tỉnh thành khác. Các câu hỏi đặt ra đối với các nhà hoạch định chính sách là đâu là những lý do chính đáng để ủng hộ cho một quy định bắt buộc người đi xe máy phải đội mũ bảo hiểm trên mọi tuyến đường và đâu là giải pháp cụ thể cần phải thực thi liên quan tới quy định đội mũ bảo hiểm.

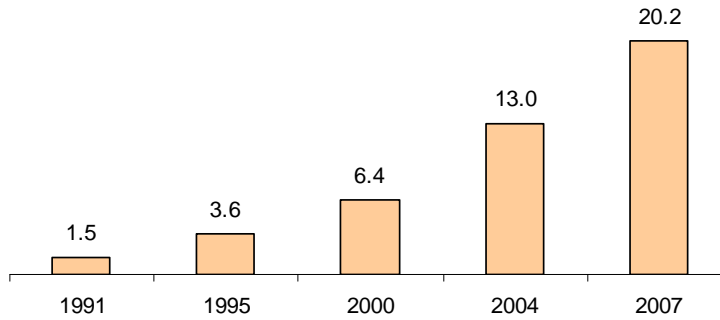
¹² Nguồn: <http://www.helmets.org/nzhelmet.htm> và <http://www.bhsi.org/negativs.htm>.

¹³ Mounce N. và các tác giả, "The reinstated comprehensive motorcycle helmet law in Texas", Insurance Institute for Highway Safety, 1992.

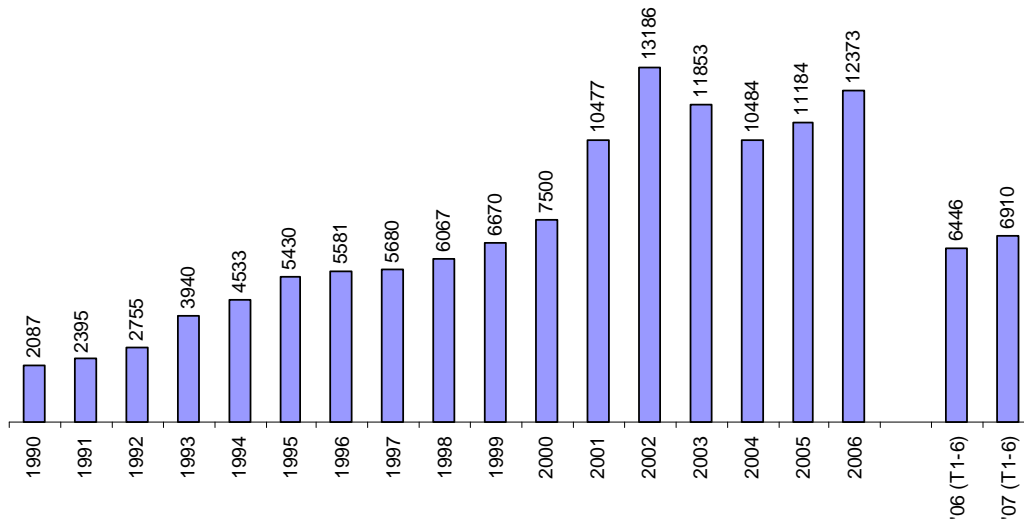
¹⁴ Muller, A., "Florida's motorcycle helmet law repeal and fatality rates", American Journal of Public Health", 2004, Số 94, trang 556-558.

¹⁵ Tổ chức Y tế Thế giới, "Mũ bảo hiểm: cẩm nang an toàn đường bộ cho các nhà hoạch định chính sách và tổ chức thực hiện" (Helmets: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners), 2006, trang 19.

¹⁶ Như trên, trang 34.

Phụ lục 1: Số lượng xe máy lưu hành tại Việt Nam

Nguồn: Bộ Giao thông Vận Tải, Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia.

Phụ lục 2: Số tử vong do tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải, Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia và Bộ Y tế, Website Phòng chống tai nạn thương tích.

Phụ lục 3: Đối tượng gây tai nạn giao thông đường bộ, năm 2003

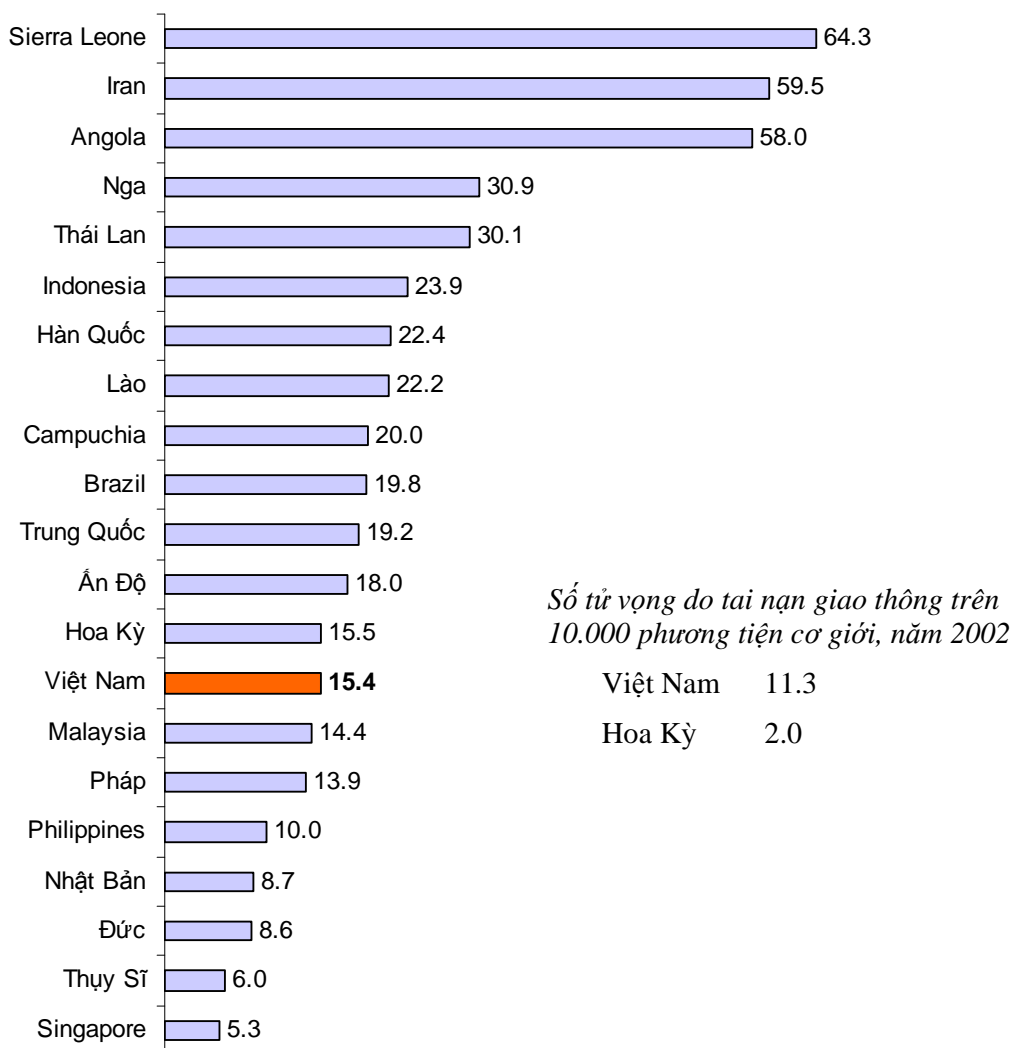
Đối tượng	Tỷ lệ %
Lái xe ô-tô	23,3
Lái xe máy	69,3
Khác	8,4

Nguồn: Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia.

Phụ lục 4: Địa điểm tai nạn giao thông đường bộ, năm 2003

Địa điểm	Tỷ lệ %
Quốc lộ	46,9
Tỉnh lộ	13,9
Đường đô thị	29,8
Đường khác	9,5

Nguồn: Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia.

Phụ lục 5: Số người chết do tai nạn giao thông trên 100.000 dân, Việt Nam và một số quốc gia trên thế giới, năm 2002

Nguồn: Cơ sở Dữ liệu của Tổ chức Y tế Thế giới.

Phụ lục 6: Hậu quả của việc hủy bỏ luật mũ bảo hiểm

Tổ chức Y tế Thế giới, “Mũ bảo hiểm: cầm nang an toàn đường bộ cho các nhà hoạch định chính sách và tổ chức thực hiện”, 2006, trang 21.

Ở Hoa Kỳ, việc ban hành luật đội mũ bảo hiểm khi đi xe máy thuộc quyền hạn của các bang, và đây cũng là đề tài gây tranh cãi hiện đang diễn ra trên bàn cân của một bên là quyền tự do cá nhân và một bên là sức khỏe công cộng. Những người phản đối luật bắt buộc đội nón bảo hiểm tranh luận rằng luật ấy vi phạm quyền cá nhân của họ. Ngược lại, những người ủng hộ luật cho rằng do toàn xã hội phải chịu gánh nặng chi phí tài chính của những vụ tai nạn xe máy gây ra, việc quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm là vì quyền lợi chung và có lý do chính đáng. Qua nhiều năm, các bang đã hết ban hành lại đến hủy bỏ rồi lại tái ban hành luật đội nón bảo hiểm “phổ thông” – tức là luật áp dụng cho tất cả mọi người đi xe máy.

Vào năm 1996, chính phủ liên bang có chính sách tăng trợ cấp cho những bang có luật mũ bảo hiểm. Điều này đã khiến 47 bang ban hành luật đội mũ bảo hiểm phổ thông. Tuy nhiên, sau khi quy định này của chính phủ liên bang được hủy bỏ luật này bị thu hồi vào năm 1997 thì nhiều bang đã nhanh chóng hủy bỏ luật đội mũ bảo hiểm, nếu không thì cũng điều chỉnh lại để cho luật chỉ áp dụng với những người đi xe còn ít tuổi.

Việc hủy bỏ luật đội mũ bảo hiểm đã mang lại hậu quả như sau:

- Tỷ lệ sử dụng mũ bảo hiểm tại một số bang đã giảm từ tỷ lệ chấp hành gần 100% khi luật tồn tại xuống còn khoảng 50% sau khi hủy bỏ luật.
- Ở nhiều bang, số lượng người chạy xe máy không đội mũ bảo hiểm có liên quan đến tai nạn đã tăng vọt ngay tức thời.
- Số người chạy xe máy dưới 21 tuổi bị tử vong gia tăng mặc dù luật vẫn còn áp dụng với các đối tượng này. Ở Bang Florida, số tử vong của những người trẻ tuổi đi xe gắn máy đã tăng lên 188%.
- Chấn thương đầu và tử vong vì chấn thương đầu trong số những người chạy xe máy cũng được ghi nhận là đã tăng cao. Ví dụ, tỷ lệ tử vong ở những người chạy xe máy tăng 37% và 75% lần lượt ở hai bang Kentucky và Louisiana, sau khi luật bắt buộc đội mũ bảo hiểm bị hủy bỏ.
- Cùng với việc gia tăng mức độ trầm trọng của chấn thương đầu, chi phí điều trị chấn thương đầu cũng gia tăng. Ví dụ, ở bang Florida tổng chi phí điều trị cấp cứu tính cho những người chạy xe máy nhập viện vì bị chấn thương đầu, não hay sọ đã tăng hơn gấp đôi, từ 21 triệu USD lên tới 41 triệu USD, sau khi hiệu chỉnh lạm phát. Chi phí trung bình một ca điều trị tăng từ 34.518 USD lên 39.877 USD trong vòng 30 tháng sau khi thay đổi luật.

Phụ lục 7: Báo Tuổi Trẻ, "Đội mũ bảo hiểm: tại sao không?", 6/7/2007

Đội mũ bảo hiểm lưu thông trên quốc lộ hay các tuyến đường trong nội thành, theo tôi, là cần thiết. Nhà nước nên chủ trương thực hiện việc này một cách triệt để và dứt khoát. Vì hiện nay tai nạn giao thông xảy ra đối với người đi xe gắn máy dẫn đến chấn thương sọ não là rất phổ biến, tạo ra một gánh nặng rất lớn cho gia đình và xã hội.

Theo tôi được biết một ca chấn thương sọ não tốn chi phí điều trị rất lớn, chưa kể các thiệt hại về sức khỏe, tinh thần xảy ra đối với nạn nhân và gia đình kéo dài trong nhiều tháng, nhiều năm.

Nói tóm lại, đội mũ bảo hiểm trên các tuyến đường trong nội thành để phòng ngừa bị chấn thương đầu khi té ngã do va quệt là hết sức cần thiết.

NGUYỄN TUẤN ĐAN (*tuandan_lov@...*)

Tôi hoàn toàn tán thành việc đội nón bảo hiểm khi tham gia lưu thông bất kể ngoại thành hay nội thành. Có thể lúc đầu mọi người chưa quen sẽ khó chịu, nhưng một thời gian rồi cũng sẽ quen thôi.

Ngoài tác dụng bảo vệ tính mạng cho người dân tham gia giao thông, tôi thấy qui định bắt buộc đội mũ bảo hiểm trên mọi tuyến đường còn là một biện pháp giúp giảm số người (đa số là các cậu choai choai) chạy xe vô mục đích ngoài đường.

LÊ CHÂU (*lehoaichau2002@...*)

Đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông là bảo vệ an toàn cho mình và cho người cùng tham gia giao thông, đó còn là biểu hiện của sự văn minh, tôn trọng an toàn tính mạng cho người khác. Thế nhưng vẫn có nhiều người ngụy biện rằng qui định đội mũ bảo hiểm trên toàn tuyến là không hợp lý, không khả thi.

Tại sao lại không hợp lý khi đội mũ bảo hiểm nhằm bảo đảm tính mạng cho chúng ta? Nếu ai vẫn cố tình vi phạm thì tôi đồng ý với quan điểm của thượng tá Thân Minh Khuya là tăng mức xử phạt tiền từ 20.000-40.000 đồng lên 200.000 đồng/lần vi phạm, không cần giam xe ba ngày (xem Tuổi Trẻ ngày 5-7-2007). Bồi lẽ việc giam xe kéo theo nhiều vấn đề như sân bãi để xe, điều kiện chõ xe... gây ra sự chậm chạp trong công tác xử lý vi phạm.

TRẦN VĂN TÚ (*tieuminhth@...*)

Chính phủ qui định đội mũ bảo hiểm trên mọi tuyến đường suy cho cùng cũng là để người dân tránh được những cái chết oan uổng. Trên thực tế đã có rất nhiều trường hợp bị chết vì không đội mũ bảo hiểm lúc đi đường.

Có nhiều ý kiến không đồng tình với qui định bắt buộc đội mũ bảo hiểm trên các tuyến đường ở nội thành. Riêng tôi, tôi thấy việc đội mũ bảo hiểm trong nội thành là cần thiết, không có gì là khó khăn, trở ngại cả. Thay vì mọi người có thói quen đội các loại

mũ bằng vải, đi đầu trần,... như lâu nay thì nên làm quen với việc đội mũ bảo hiểm cho an toàn.

Tuy nhiên, nếu áp dụng qui định này thì lực lượng CSGT phải làm đến nơi đến chốn, xử lý nghiêm những đối tượng không tuân thủ qui định. Nếu CSGT không xử phạt nghiêm với những trường hợp vi phạm, thì qui định bắt buộc đội mũ bảo hiểm trên mọi tuyến đường sẽ không phát huy hết hiệu quả.

NGÔN LUẬN (ngonluan2007@...)

Phụ lục 8: Báo Tuổi Trẻ, “Có nên bắt buộc đội mũ bảo hiểm trong nội thành?” và “Rắc rối với quy định đội MBH trong nội thành”, 4/7/2007

Tại TP.HCM, tốc độ lưu thông trung bình trên các tuyến đường chưa tới 20km/g thì việc bắt buộc mọi người đội mũ bảo hiểm trên các tuyến đường nội ô TP có khả thi hay không? Việc này phải cân nhắc kỹ, không nên qui định cứng nhắc để tạo ra cơn sốt mua mũ bảo hiểm như đã từng xảy ra.

Nhân đây tôi cũng muốn nói rằng đội mũ bảo hiểm là cần thiết nhưng chỉ có tác dụng bảo vệ tính mạng người tham gia giao thông khi xảy ra tai nạn, chứ không có tác dụng làm giảm tai nạn giao thông. Tai nạn giao thông chỉ giảm khi mọi người tham gia giao thông có ý thức chấp hành luật lệ giao thông.

TRẦN QUỐC VIỆT (khacongkiem2004@...)

Thực tế cho thấy các tuyến đường ở nội thành TP.HCM vào những giờ cao điểm xe cộ đi lại rất đông. [...] Trong điều kiện như vậy, nếu tất cả mọi người đều đội mũ bảo hiểm thì người điều khiển xe hai bánh sẽ không thể nhìn rõ hai bên để điều khiển xe cho an toàn. Trên đường phố, xe buýt, taxi thường vi phạm luật lệ giao thông như phóng nhanh, giành đường, vượt ẩu, chạy hàng đôi..., người điều khiển xe hai bánh nếu đội mũ bảo hiểm sẽ không phản ứng kịp trước các “hung thần” kể trên.

NGUYỄN VĂN SƠN (ydo2camphuong@...)

Đội mũ bảo hiểm không nghe thấy tiếng còi, đi lại khó khăn, đi đến đâu phải mang theo mũ bảo hiểm thật là bất tiện, không biết để đâu hay mang theo bên mình khi đi gặp khách hàng.

DƯƠNG QUỲNH ANH

Trong nội thành thường xuyên kẹt xe, nhất là vào lúc buổi trưa nắng nóng, đội mũ bảo hiểm trong bối cảnh đó, người dân làm sao chịu được?

ĐỖ QUAN HIẾU

Nếu áp dụng qui định tất cả mọi người ra đường buộc phải đội mũ bảo hiểm vào thời điểm nêu trên là khó khả thi, bởi lực lượng cảnh sát giao thông sẽ không có đủ người làm xuể. Hơn nữa, nếu xử lý ô ạt thì cũng không có đủ bến bãi để chứa số lượng xe vi

phạm rất lớn. Tôi cho rằng cần phải sơ kết các tuyến đường đã qui định đội mũ bảo hiểm, nếu đạt 70-80% số người chấp hành thì mới nên triển khai trên các tuyến đường khác. Nói một cách khác là cần làm theo kiểu cuốn chiếu.

Một chuyên viên Phòng cảnh sát giao thông TP.HCM

Các giải pháp phạt khi không đội mũ bảo hiểm ra đường, nhà nước và các ngành các cấp có nghiên cứu kỹ để người dân phải có ý thức chấp hành tốt hay là người dân vẫn còn mang ý thức đối phó tìm những con đường nhỏ để đi?

Một người dân Phường Trung Dũng, Biên Hoà, tỉnh Đồng Nai

Nghề cho thuê mũ bảo hiểm hiện xuất hiện ở nhiều tuyến đường. Mỗi khi lực lượng CSGT ra quân kiểm tra người tham gia giao thông về qui định đội mũ bảo hiểm, gần như lập tức dịch vụ cho thuê mũ xuất hiện và “cò” cho thuê mũ phong tỏa hai đầu đường, nơi lực lượng CSGT đang lập chốt kiểm tra.

Việc kiểm tra mũ bảo hiểm chỉ diễn ra tại chốt, trên một tuyến đường, đường có đường không, cho nên nhiều người đi đường thuê mũ bảo hiểm cho rẻ và tiện thay vì mua luôn mũ bảo hiểm! Việc đội mũ bảo hiểm trong những trường hợp này chỉ là đối phó chứ không phải phòng tai nạn.

VŨ VIỆT GIANG

Điều đáng lo ở đây là chất lượng chiếc mũ bảo hiểm ra sao? Có bảo đảm an toàn cho người đội hay không? Cơ quan nào chịu trách nhiệm kiểm tra chất lượng mũ bảo hiểm trên thị trường? Nếu đã đội mũ bảo hiểm nhưng khi xảy ra tai nạn, người đi xe vẫn bị chấn thương sọ não thì ai chịu trách nhiệm, hay cứ mặc tình cho người dân “tiền mất tật mang”?

VIỆT THƯỜNG