

TRUNG TÂM GDNN VÀ SHLX VIỆT ĐỨC

GIÁO TRÌNH ĐÀO TẠO NGƯỜI LÁI XE MÔ TÔ HAI BÁNH

**Dùng cho các lớp đào tạo lái xe mô tô hai bánh
(Lưu hành nội bộ)**

HẢI PHÒNG 2026

LỜI NÓI ĐẦU

Giáo trình Đào tạo người lái xe mô tô hai bánh được biên soạn sửa đổi trên cơ sở Luật Trật tự, An toàn Giao thông đường bộ đã được Quốc hội nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 27/06/2024, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2025, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Báo hiệu đường bộ QCVN 41:2024/BGTVT ban hành kèm theo Thông tư số 51/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ Giao thông Vận tải (nay là Bộ Xây dựng) và các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan.

Giáo trình Đào tạo người lái xe mô tô hai bánh nhằm trang bị cho học viên những kiến thức cơ bản về Luật Trật tự, An toàn Giao thông đường bộ, hệ thống báo hiệu đường bộ và phương pháp xử lý các tình huống khi tham gia giao thông, trang bị những kiến thức cơ bản về kỹ thuật lái xe mô tô và những thao tác đúng quy trình kỹ thuật.

Giáo trình được biên soạn dùng cho giáo viên và học viên của Trung tâm giáo dục nghề nghiệp và sát hạch lái xe Việt Đức.

Để giáo trình ngày càng hoàn thiện hơn cho những lần tái bản sau, rất mong bạn đọc tham gia góp ý.

Ý kiến đóng góp xin gửi về Trung tâm giáo dục nghề nghiệp và sát hạch lái xe Việt Đức – 115 Nguyễn Văn Trỗi, xã Nam Sách, TP Hải Phòng.

Trân trọng!

TRUNG TÂM GDNN VÀ SHLX VIỆT ĐỨC

A. PHÁP LUẬT VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

PHẦN I

LUẬT TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

CHƯƠNG I

NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

1.1. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH

Luật này quy định về quy tắc, phương tiện, người tham gia giao thông đường bộ, chỉ huy, điều khiển, tuần tra, kiểm soát, giải quyết tai nạn giao thông đường bộ, trách nhiệm quản lý nhà nước và trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

1.2. ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

Luật này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân liên quan đến giao thông đường bộ trên lãnh thổ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam.

1.3. GIẢI THÍCH TỪ NGỮ

Trong giáo trình này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Đường bộ* bao gồm: đường, cầu đường bộ, cống đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ, cầu phao đường bộ, đường cứu nạn và các công trình phụ trợ gắn liền với đường bộ.

2. *Công trình đường bộ* bao gồm: đường bộ; công trình phục vụ công tác quản lý, vận hành, khai thác đường bộ; công trình thuộc hệ thống quản lý giao thông thông minh; nhà hạt quản lý đường bộ; kho chứa trang thiết bị, vật tư dự phòng trong lĩnh vực đường bộ; công trình kiểm soát tải trọng xe; trạm thu phí và các công trình khác của đường bộ.

3. *Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ* bao gồm: công trình đường bộ; bến xe; bãi đỗ xe; trạm dừng nghỉ; điểm dừng xe, đỗ xe; đất của đường bộ; hành lang an toàn đường bộ và các công trình phụ trợ phục vụ cho hoạt động đường bộ.

4. *Hành lang an toàn đường bộ* là dải đất dọc hai bên đất của đường bộ, tính từ mép ngoài phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ ra hai bên để bảo đảm an toàn giao thông đường bộ, bảo đảm tầm nhìn xe chạy và hạn chế ảnh hưởng đến môi trường xung quanh.

5. *Phần đường xe chạy* là phần của đường bộ được sử dụng cho phương tiện giao thông đi lại.

6. *Làn đường* là một phần của phần đường xe chạy được chia theo chiều dọc của đường, có đủ chiều rộng cho xe chạy an toàn.

7. *Khổ giới hạn của đường bộ* là khoảng trống có kích thước giới hạn về chiều cao, chiều rộng của đường, cầu, bến phà, hầm đường bộ để các xe kể cả hàng hóa xếp trên xe đi qua được an toàn.

8. *Dải phân cách* là bộ phận của đường để phân chia phần đường xe chạy thành hai chiều riêng biệt hoặc để phân chia phần đường dành cho xe cơ giới và xe thô sơ hoặc của nhiều loại xe khác nhau trên cùng một chiều đường. Dải phân cách gồm loại cố định và loại di động.

9. *Nơi đường giao nhau cùng mức* (sau đây gọi là nơi đường giao nhau) là nơi hai hay nhiều đường bộ gặp nhau trên cùng một mặt phẳng, gồm cả mặt bằng hình thành vị trí giao nhau đó.

10. *Đường cao tốc* là một cấp kỹ thuật của đường bộ, chỉ dành cho một số loại xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông theo quy định của pháp luật, có dải phân cách phân chia hai chiều xe chạy riêng biệt, không giao nhau cùng mức với một hoặc các đường khác, chỉ cho xe ra, vào ở những điểm nhất định, có hàng rào bảo vệ, trang thiết bị phục vụ, bảo đảm giao thông liên tục, an toàn, rút ngắn thời gian hành trình.

11. *Đường chính* là đường phục vụ giao thông chủ yếu trong khu vực, kết nối giao thông các khu vực, vùng.

12. *Đường nhánh* là đường nối vào đường chính, có chức năng kết nối giao thông các khu vực hai bên đường chính; kết nối giao thông từ đường gom vào đường chính thông qua nút giao.

13. *Đường gom* là đường để gom hệ thống đường giao thông nội bộ của các khu đô thị, công nghiệp, kinh tế, dân cư, thương mại - dịch vụ và các đường khác vào đường chính hoặc vào đường nhánh trước khi đấu nối vào đường chính. Đường gom có thể là đường bên.

14. *Đường bên* là đường được xây dựng bên cạnh các đoạn đường chính để ngăn cách giao thông khu vực hai bên đường với đường chính. Đường bên được tách khỏi đường chính hoặc ngăn cách với đường chính bằng dải phân cách, tường bảo vệ, rào chắn.

15. *Đường dành cho giao thông công cộng* là đường phục vụ cho tất cả mọi người, phương tiện giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật có liên quan.

16. *Đường nội bộ* là đường trong phạm vi khu chung cư, đô thị, công nghiệp, kinh tế, thương mại - dịch vụ, các cơ quan, tổ chức, đơn vị khác và chỉ phục vụ các đối tượng được phép vào, ra bên trong phạm vi các khu vực vừa nêu.

17. *Đường ưu tiên* là đường mà trên đó phương tiện tham gia giao thông đường bộ được các phương tiện tham gia giao thông đường bộ đến từ hướng khác nhường đường khi qua nơi giao nhau, được cấm biển đường ưu tiên.

18. *Đường bộ trong khu đông dân cư* là đoạn đường bộ nằm trong khu vực nội thành phố, nội thị xã, nội thị trấn và những đoạn đường có đông dân cư sinh sống sát dọc theo đường, được xác định bằng biển báo “Bắt đầu khu đông dân cư” và biển báo “Hết khu đông dân cư”.

19. *Đường đôi* là đường có chiều đi và chiều về được phân biệt bằng dải phân cách giữa.

20. *Đường một chiều* là đường chỉ cho đi một chiều.

21. *Đường hai chiều* là đường dùng chung cho cả chiều đi và về trên cùng một phần đường xe chạy mà không có dải phân cách giữa.

22. *Phương tiện giao thông đường bộ* là các loại xe, bao gồm: phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (sau đây gọi là xe cơ giới), phương tiện giao thông thô sơ đường bộ (sau đây gọi là xe thô sơ), xe máy chuyên dùng và các loại xe tương tự.

23. *Phương tiện tham gia giao thông đường bộ* là phương tiện giao thông đường bộ tham gia giao thông trên đường bộ.

24. *Cải tạo xe* (sau đây gọi là cải tạo) là việc thay đổi đặc điểm của xe đã được cấp đăng ký xe, biển số xe hoặc xe đã qua sử dụng đã qua nhập khẩu dẫn đến thay đổi về kiểu loại xe theo quy định của cơ quan có thẩm quyền.

25. *Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ* (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự.

26. *Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ* (sau đây gọi là xe thô sơ) gồm xe đạp (kể cả xe đạp máy), xe xích lô, xe lăn dùng cho người khuyết tật, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự.

27. *Xe máy chuyên dùng* gồm xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh có tham gia giao thông đường bộ.

28. *Tốc độ khai thác tối đa* là giá trị tốc độ lớn nhất cho phép phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ bảo đảm an toàn giao thông và khai thác hiệu quả tuyến đường.

29. *Tốc độ khai thác tối thiểu* là giá trị tốc độ nhỏ nhất cho phép phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ bảo đảm an toàn giao thông và khai thác hiệu quả tuyến đường.

30. *Khoảng cách an toàn* là cự ly tối thiểu giữa phương tiện phía sau với phương tiện đang di chuyển liền trước, cùng làn đường, bảo đảm tránh xảy ra va chạm trong trường hợp phương tiện phía trước đột ngột giảm tốc độ hoặc dừng lại.

31. *Người tham gia giao thông đường bộ* bao gồm: Người điều khiển, người được chở trên phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi trên đường bộ; người đi bộ trên đường bộ.

32. *Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ* bao gồm: người điều khiển xe cơ giới (sau đây gọi là người lái xe), người điều khiển xe thô sơ, người điều khiển xe máy chuyên dùng.

33. *Người điều khiển giao thông đường bộ* (sau đây gọi là người điều khiển giao

thông) bao gồm: Cảnh sát giao thông và người được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông trên đường bộ.

34. *Hành khách* là người được chở trên phương tiện vận tải hành khách đường bộ, có trả tiền.

35. *Hành lý* là vật phẩm mà hành khách mang theo trên cùng phương tiện hoặc gửi theo phương tiện khác.

36. *Hàng hóa* là máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu, nhiên liệu, hàng tiêu dùng, động vật sống và các động sản khác được vận chuyển bằng phương tiện giao thông đường bộ.

37. *Hàng nguy hiểm* là hàng hóa có chứa các chất nguy hiểm khi chở trên đường có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.

38. *Trọng tải* là khối lượng hàng hóa chuyên chở cho phép, được ghi trên Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu hoặc Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường kiểu loại ô tô sản xuất, lắp ráp.

39. *Vận tải đường bộ* là hoạt động sử dụng phương tiện giao thông đường bộ để vận chuyển hành khách, hàng hóa trên đường bộ.

40. *Người vận tải* là tổ chức, cá nhân sử dụng phương tiện giao thông đường bộ để thực hiện hoạt động vận tải đường bộ.

41. *Cơ quan quản lý đường bộ* là cơ quan thuộc Bộ Xây dựng giúp Bộ trưởng Bộ xây dựng thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hoạt động đường bộ; cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; Ủy ban nhân dân cấp xã.

42. *Người quản lý, sử dụng đường bộ* là chủ sở hữu trực tiếp quản lý, sử dụng, vận hành, khai thác công trình đường bộ hoặc tổ chức, cá nhân được giao quản lý, sử dụng, vận hành, khai thác công trình đường bộ.

43. *Trật tự, an toàn giao thông đường bộ* là trạng thái giao thông trên đường bộ có trật tự, bảo đảm an toàn, thông suốt; được hình thành và điều chỉnh bởi các quy tắc, nguyên tắc, quy phạm pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ

44. *Ùn tắc giao thông đường bộ* (sau đây gọi là ùn tắc giao thông) là tình trạng người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ bị dồn ứ, di chuyển với tốc độ rất chậm hoặc không thể di chuyển được.

45. *Tai nạn giao thông đường bộ* là va chạm liên quan đến người, phương tiện khi tham gia giao thông đường bộ, xảy ra ngoài ý muốn của người tham gia giao thông đường bộ, gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của cá nhân hoặc tài sản của cơ quan, tổ chức.

46. *Thiết bị an toàn cho trẻ em* là thiết bị có đủ khả năng bảo đảm an toàn cho trẻ

em ở tư thế ngồi hoặc nằm trên xe ô tô, được thiết kế để giảm nguy cơ chấn thương cho người dùng trong trường hợp xảy ra va chạm hoặc xe ô tô giảm tốc đột ngột, bằng cách hạn chế sự di chuyển của cơ thể trẻ em.

47. *Thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ* là thiết bị kỹ thuật công nghệ có khả năng phát hiện, phân tích, đánh giá các tình huống giao thông đường bộ, vi phạm pháp luật trên đường bộ; do lực lượng chức năng sử dụng để hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ, giải quyết tình huống và xử lý vi phạm pháp luật trên đường bộ.

1.4. NGUYÊN TẮC BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1. Tuân thủ Hiến pháp, pháp luật Việt Nam và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Bảo đảm giao thông đường bộ được trật tự, an toàn, thông suốt, góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường; phòng ngừa vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, tai nạn giao thông đường bộ và ùn tắc giao thông; bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của cá nhân và tài sản của cơ quan, tổ chức.

3. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ là trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân.

4. Người tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành các quy định của pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ và quy định khác của pháp luật có liên quan, có trách nhiệm giữ an toàn cho mình và cho người khác.

5. Mọi hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải được phát hiện, ngăn chặn kịp thời và phải bị xử lý nghiêm minh theo quy định của pháp luật.

6. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải công khai, minh bạch và thuận lợi cho người dân.

7. Công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ được thực hiện thống nhất trên cơ sở phân công, phân cấp, phù hợp với chức năng, nhiệm vụ và sự phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan.

1.5. CÁC HÀNH VI BỊ NGHIÊM CẤM

1. Điều khiển xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ không có giấy phép lái xe theo quy định của pháp luật; điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ không có giấy phép lái xe hoặc chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ, bằng hoặc chứng chỉ điều khiển xe máy chuyên dùng.

2. Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn.

3. Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong cơ thể có chất ma túy hoặc chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.

4. Xúc phạm, đe dọa, cản trở, chống đối hoặc không chấp hành hiệu lệnh, hướng dẫn, yêu cầu kiểm tra, kiểm soát của người thi hành công vụ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5. Đua xe, tổ chức đua xe, xúi giục, giúp sức, cổ vũ đua xe trái phép; điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ lạng lách, đánh võng, rú ga liên tục.

6. Dùng tay cầm và sử dụng điện thoại hoặc thiết bị điện tử khác khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ đang di chuyển trên đường bộ.

7. Giao xe cơ giới, xe máy chuyên dùng cho người không đủ điều kiện theo quy định của pháp luật để điều khiển xe tham gia giao thông đường bộ.

8. Đưa xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm quy định của pháp luật về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phương tiện khác không đủ điều kiện theo quy định của pháp luật để tham gia giao thông đường bộ.

9. Nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm quy định của pháp luật về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

10. Cải tạo xe ô tô loại khác thành xe ô tô chở người, trừ cải tạo thành xe ô tô chở người phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh.

11. Cải tạo trái phép; cố ý can thiệp làm sai lệch chỉ số trên đồng hồ báo quãng đường đã chạy của xe ô tô; cắt, hàn, tẩy xóa, đục sửa, đóng lại trái phép số khung, số động cơ của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng.

12. Cố ý can thiệp, thay đổi phần mềm điều khiển của xe, động cơ của xe đã được đăng ký với cơ quan quản lý, nhằm mục đích gian lận kết quả kiểm tra, thử nghiệm, kiểm định; thuê, mượn phụ tùng xe cơ giới chỉ để thực hiện việc kiểm định.

13. Chở hàng hóa vượt quá khối lượng toàn bộ, tải trọng trục, kích thước cho phép của xe hoặc vượt quá tải trọng, kích thước giới hạn cho phép của đường bộ khi chưa được cơ quan quản lý cấp phép hoặc không bảo đảm yêu cầu theo quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; chở hàng hóa trên xe có quy định phải chằng buộc nhưng không chằng buộc hoặc chằng buộc không đúng quy định của pháp luật; chở quá số người theo quy định của pháp luật.

14. Vận chuyển hàng hóa cấm lưu hành, vận chuyển trái phép hoặc không thực hiện đầy đủ các quy định của pháp luật về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, động vật hoang dã.

15. Đe dọa, xúc phạm, tranh giành, lôi kéo hành khách; đe dọa, cưỡng ép hành khách sử dụng dịch vụ ngoài ý muốn; chuyên tải, xuống khách hoặc các hành vi khác nhằm trốn tránh phát hiện xe chở quá tải, quá số người theo quy định của pháp luật.

16. Lắp đặt, sử dụng thiết bị âm thanh, ánh sáng trên xe cơ giới, xe máy chuyên dùng gây mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

17. Sản xuất, sử dụng, mua, bán trái phép biển số xe; điều khiển xe cơ giới, xe máy chuyên dùng gắn biển số xe không do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp, gắn

biển số xe không đúng vị trí; bề cong, che lấp biển số xe; làm thay đổi chữ, số, màu sắc, hình dạng, kích thước của biển số xe.

18. Làm gián đoạn hoạt động hoặc làm sai lệch dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình, camera lắp trên xe theo quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

19. Hủy hoại, làm hư hỏng, làm mất tác dụng thiết bị điều khiển, giám sát giao thông đường bộ, thiết bị thông minh hỗ trợ chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ.

20. Đặt, để chướng ngại vật, vật cản khác trái phép trên đường bộ; làm rơi vãi vật sắc nhọn, đồ chất gây trơn trượt trên đường bộ; làm rơi vãi đất đá, vật liệu xây dựng, phế thải trên đường bộ; đổ, xả thải, làm rơi vãi hóa chất, chất thải gây mất an toàn giao thông trên đường bộ.

21. Cản trở người, phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ; ném gạch, đất, đá, cát hoặc vật thể khác vào người, phương tiện đang tham gia giao thông trên đường bộ.

22. Lợi dụng, lạm dụng nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ để thực hiện hành vi vi phạm pháp luật, những nhiễu, xâm phạm lợi ích Nhà nước, quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân.

23. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn, nghề nghiệp của bản thân hoặc người khác để vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc can thiệp, tác động vào quá trình xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

24. Sử dụng quyền của xe ưu tiên khi không thực hiện nhiệm vụ theo quy định của pháp luật; lắp đặt, sử dụng thiết bị phát tín hiệu ưu tiên không đúng quy định của pháp luật.

25. Không khai báo, khai báo gian dối hoặc cung cấp thông tin, tài liệu không đúng sự thật để trốn tránh trách nhiệm khi bị phát hiện vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

26. Bỏ trốn sau khi gây tai nạn giao thông đường bộ để trốn tránh trách nhiệm; khi có điều kiện mà cố ý không cứu giúp người bị tai nạn giao thông đường bộ; xâm phạm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người bị nạn, người gây tai nạn giao thông đường bộ hoặc người giúp đỡ, cứu chữa, đưa người bị nạn đi cấp cứu; lợi dụng việc xảy ra tai nạn giao thông đường bộ để hành hung, đe dọa, xúi giục, gây sức ép, làm mất trật tự, cản trở việc xử lý tai nạn giao thông đường bộ.

27. Điều khiển vật thể bay, tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ hoạt động trong phạm vi khổ giới hạn đường bộ gây cản trở hoặc nguy cơ mất an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông đường bộ, trừ tàu bay không người lái, phương tiện bay siêu nhẹ được cấp phép bay.

28. Hành vi khác vi phạm quy tắc giao thông đường bộ quy định tại chương II giáo trình này.

CHƯƠNG II

QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

2.1. QUY TẮC CHUNG

Người tham gia giao thông đường bộ phải đi bên phải theo chiều đi của mình, đi đúng làn đường, phần đường quy định, phải chấp hành báo hiệu đường bộ và các quy tắc giao thông đường bộ khác.

2.2. CHẤP HÀNH BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ

1. Báo hiệu đường bộ bao gồm: Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông; đèn tín hiệu giao thông; biển báo hiệu đường bộ; vạch kẻ đường và các dấu hiệu khác trên mặt đường; cọc tiêu, tường bảo vệ, rào chắn, đỉnh phản quang, tiêu phản quang, cột Km, cọc H; thiết bị âm thanh báo hiệu đường bộ.

2. Người tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành báo hiệu đường bộ theo thứ tự từ trên xuống dưới như sau:

- a) Hiệu lệnh điều khiển giao thông:
 - Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông;
 - Tín hiệu đèn giao thông;
- b) Biển báo hiệu
- c) Các báo hiệu đường bộ khác như:
 - Vạch kẻ đường;
 - Cọc tiêu, tiêu phản quang, tường bảo vệ và hàng rào chắn;
 - Cột Km;
 - Mốc lộ giới;
 - Gương cầu lồi, dải phân cách và làn can phòng hộ;
 - Báo hiệu trên đường cao tốc;
 - Báo hiệu cấm đi lại.
- d) Thiết bị âm thanh báo hiệu đường bộ.

3. Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông được quy định như sau:

a. Tay bên phải giơ thẳng đứng để báo hiệu cho người tham gia giao thông đường bộ ở tất cả các hướng phải dừng lại;

b. Hai tay hoặc một tay dang ngang để báo hiệu cho người tham gia giao thông đường bộ ở phía trước và ở phía sau người điều khiển giao thông phải dừng lại; người tham gia giao thông đường bộ ở phía bên phải và bên trái người điều khiển giao thông được đi;

c. Tay bên phải giơ về phía trước để báo hiệu cho người tham gia giao thông đường bộ ở phía sau và bên phải người điều khiển giao thông phải dừng lại; người tham gia giao thông đường bộ ở phía trước người điều khiển giao thông được rẽ phải; người tham gia giao thông đường bộ ở phía bên trái người điều khiển giao thông được đi tất cả các hướng; người đi bộ qua đường phải đi sau lưng người điều khiển giao thông.

4. Tín hiệu đèn giao thông có 03 màu, gồm: màu xanh, màu vàng, màu đỏ; có hiển thị thời gian hoặc không hiển thị thời gian. Người tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành như sau:

a. Tín hiệu đèn màu xanh là được đi; trường hợp người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật đang đi ở lòng đường, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải giảm tốc độ hoặc dừng lại nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường;

b. Tín hiệu đèn màu vàng phải dừng lại trước vạch dừng; trường hợp đang đi trên vạch dừng hoặc đã đi qua vạch dừng mà tín hiệu đèn màu vàng thì được đi tiếp; trường hợp tín hiệu đèn màu vàng nhấp nháy, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ được đi nhưng phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại nhường đường cho người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường hoặc các phương tiện khác;

c. Tín hiệu đèn màu đỏ là cấm đi.

5. Báo hiệu của biển báo hiệu đường bộ được quy định gồm 5 nhóm như sau:

a. Biển báo cấm để biểu thị các điều cấm;

b. Biển báo nguy hiểm để cảnh báo các tình huống nguy hiểm có thể xảy ra;

c. Biển hiệu lệnh để báo hiệu lệnh phải thi hành;

d. Biển chỉ dẫn để chỉ dẫn hướng đi hoặc các điều cần biết;

e. Biển phụ để thuyết minh bổ sung cho biển báo cấm, biển báo nguy hiểm, biển hiệu lệnh và biển chỉ dẫn.

6. Vạch kẻ đường là vạch chỉ sự phân chia làn đường, vị trí hoặc hướng đi, vị trí dừng lại.

7. Cọc tiêu, tường bảo vệ để hướng dẫn cho người tham gia giao thông đường bộ biết phạm vi an toàn của nền đường và hướng đi của đường.

8. Rào chắn để ngăn không cho người, phương tiện qua lại.

9. Đinh phản quang, tiêu phản quang để thông tin, cảnh báo về phân đường, làn đường.

10. Cột Km, cọc H để báo hiệu cho người tham gia giao thông đường bộ về các thông tin của đường bộ.

11. Thiết bị âm thanh báo hiệu đường bộ để hỗ trợ cảnh báo nguy hiểm cho người tham gia giao thông đường bộ.

12. Khi ở một vị trí vừa có biển báo hiệu đặt cố định vừa có biển báo hiệu tạm thời mà hai biển có ý nghĩa khác nhau, người tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành hiệu lệnh của biển báo hiệu tạm thời.

13. Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về báo hiệu đường bộ, trừ hiệu lệnh của người điều khiển giao thông.

14. Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết khoản 3 mục này.

2.3. SỬ DỤNG LÀN ĐƯỜNG

2 Phương tiện tham gia giao thông đường bộ di chuyển với tốc độ thấp hơn phải đi về bên phải theo chiều đi của mình.

3 Trên đường có nhiều làn đường cho xe đi cùng chiều được phân biệt bằng vạch kẻ phân làn đường, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải cho xe đi trong một làn đường và chỉ được chuyển làn đường ở những nơi cho phép; mỗi lần chuyển làn đường chỉ được phép chuyển sang một làn đường liền kề; khi chuyển làn đường phải có tín hiệu báo trước; phải quan sát bảo đảm khoảng cách an toàn với xe phía trước, phía sau và hai bên mới được chuyển làn.

4 Trên một chiều đường có vạch kẻ phân làn đường, xe thô sơ phải đi trên làn đường bên phải trong cùng, xe cơ giới, xe máy chuyên dùng đi trên làn đường bên trái.

5 Trên làn đường dành riêng cho một loại phương tiện hoặc một nhóm loại phương tiện, người điều khiển loại phương tiện khác không được đi vào làn đường đó.

2.4. VƯỢT XE VÀ NHƯỜNG ĐƯỜNG CHO XE XIN VƯỢT

1. Vượt xe là tình huống giao thông trên đường mà mỗi chiều đường xe chạy chỉ có một làn đường dành cho xe cơ giới, xe đi phía sau di chuyển sang bên trái để di chuyển lên trước xe phía trước.

Trên đường có từ hai làn đường dành cho xe cơ giới cùng chiều trở lên được phân biệt bằng vạch kẻ đường, xe đi phía sau di chuyển lên trước xe phía trước thì áp dụng quy tắc sử dụng làn đường quy định tại mục 2.3.

2. Khi vượt các xe phải vượt bên trái; trường hợp khi xe phía trước có tín hiệu rẽ trái hoặc đang rẽ trái hoặc khi xe chuyên dùng đang làm việc trên đường mà không thể vượt bên trái thì được vượt về bên phải.

3. Xe xin vượt chỉ được vượt khi không có chướng ngại vật phía trước, không có xe chạy ngược chiều trong đoạn đường định vượt, xe chạy trước không có tín hiệu vượt xe khác, đã có tín hiệu rẽ phải và tránh về bên phải.

4. Khi có xe xin vượt, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phía trước phải quan sát phần đường phía trước, nếu đủ điều kiện an toàn thì phải giảm tốc độ, có tín hiệu rẽ phải để báo hiệu cho người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phía sau biết được vượt và di sát về bên phải của phần đường xe chạy cho đến khi xe sau đã vượt qua, không được cản trở đối với xe xin vượt.

Trường hợp có chướng ngại vật hoặc không đủ điều kiện an toàn thì người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phía trước có tín hiệu rẽ trái để báo hiệu cho người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phía sau biết là chưa được vượt.

5. Xe xin vượt phải có báo hiệu nhấp nháy bằng đèn chiếu sáng phía trước hoặc còi, trừ loại xe thô sơ không có đèn chiếu sáng và còi, khi vượt xe phải có tín hiệu báo hướng chuyển, tín hiệu báo hướng chuyển được sử dụng, bảo đảm khoảng cách an toàn

với xe phía trước và phía sau trong suốt quá trình vượt xe; trong đô thị và khu đông dân cư trong thời gian từ 22 giờ ngày hôm trước đến 05 giờ ngày hôm sau chỉ được báo hiệu xin vượt bằng đèn.

6. Không được vượt xe trong trường hợp sau đây:
 - a) Khi không bảo đảm các điều kiện quy định tại khoản 3 mục này;
 - b) Trên cầu hẹp có một làn đường;
 - c) Đường cong có tầm nhìn bị hạn chế;
 - d) Trên đường hai chiều tại khu vực đỉnh dốc có tầm nhìn bị hạn chế;
 - e) Nơi đường giao nhau, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt;
 - f) Khi điều kiện thời tiết hoặc đường không bảo đảm an toàn cho việc vượt;
 - g) Khi gặp xe ưu tiên;
 - h) Ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường;
 - i) Khi có người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường;
 - j) Trong hầm đường bộ.

2.5. CHUYỂN HƯỚNG XE

1. Chuyển hướng xe là tình huống giao thông mà xe rẽ trái hoặc rẽ phải hoặc quay đầu xe.

2. Trước khi chuyển hướng, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải quan sát, bảo đảm khoảng cách an toàn với xe phía sau, giảm tốc độ và có tín hiệu báo hướng rẽ hoặc có tín hiệu bằng tay theo hướng rẽ đối với xe thô sơ không có đèn báo hướng rẽ, chuyển dần sang làn gần nhất với hướng rẽ. Tín hiệu báo hướng rẽ hoặc tín hiệu bằng tay phải sử dụng liên tục trong quá trình chuyển hướng. Khi bảo đảm an toàn, không gây trở ngại cho người và phương tiện khác mới được chuyển hướng.

3. Khi chuyển hướng, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải nhường đường cho người đi bộ, xe thô sơ, xe đi ngược chiều và chỉ chuyển hướng khi không gây trở ngại hoặc nguy hiểm cho người, phương tiện khác.

4. Không được quay đầu xe ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường, trên cầu, đầu cầu, gầm cầu vượt, ngầm, tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, đường hẹp, đường dốc, đoạn đường cong tầm nhìn bị che khuất, trên đường cao tốc, trong hầm đường bộ, trên đường một chiều, trừ khi có hiệu lệnh của người điều khiển giao thông hoặc chỉ dẫn của biển báo hiệu tạm thời.

2.6. LÙI XE

1. Khi lùi xe, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải quan sát hai bên và phía sau xe, có tín hiệu lùi và chỉ lùi xe khi bảo đảm an toàn.

2. Không được lùi xe ở đường một chiều, khu vực cấm dừng, trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường, nơi đường bộ giao nhau, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, nơi tầm nhìn bị che khuất, trong hầm đường bộ, trên đường cao tốc.

2.7. TRÁNH XE ĐI NGƯỢC CHIỀU

1. Trên đường không phân chia thành hai chiều xe chạy riêng biệt, hai xe đi ngược chiều tránh nhau, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải giảm tốc độ và cho xe đi về bên phải theo chiều xe chạy của mình.

2. Các trường hợp nhường đường khi tránh nhau bao gồm:

- a) Nơi đường hẹp chỉ đủ cho một xe chạy và có chỗ tránh xe thì xe nào ở gần chỗ tránh hơn phải vào vị trí tránh, nhường đường cho xe đi ngược chiều;
- b) Xe xuống dốc phải nhường đường cho xe lên dốc;
- c) Xe có chướng ngại vật phía trước phải nhường đường cho xe không có chướng ngại vật phía trước.

2.8. DỪNG XE, ĐỖ XE

1. Dừng xe là trạng thái đứng yên tạm thời của xe trong một khoảng thời gian cần thiết đủ để cho người lên xe, xuống xe, xếp dỡ hàng hóa, kiểm tra kỹ thuật xe hoặc hoạt động khác. Khi dừng xe không được tắt máy và không được rời khỏi vị trí lái, trừ trường hợp rời khỏi vị trí lái để đóng, mở cửa xe, xếp dỡ hàng hóa, kiểm tra kỹ thuật xe nhưng phải sử dụng phanh đỗ xe hoặc thực hiện biện pháp an toàn khác.

2. Đỗ xe là trạng thái đứng yên của xe không giới hạn thời gian. Khi đỗ xe, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ chỉ được rời khỏi xe khi đã sử dụng phanh đỗ xe hoặc thực hiện biện pháp an toàn khác. Xe đỗ trên đoạn đường dốc phải đánh lái về phía lề đường, chèn bánh.

3. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi dừng xe, đỗ xe trên đường phải thực hiện các quy định sau đây:

- a) Có tín hiệu báo cho người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ khác biết khi ra, vào vị trí dừng xe, đỗ xe;
- b) Không làm ảnh hưởng đến người đi bộ và các phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

4. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ không được dừng xe, đỗ xe tại các vị trí sau đây:

- a) Bên trái đường một chiều;
- b) Trên đoạn đường cong hoặc gần đầu dốc mà tầm nhìn bị che khuất;
- c) Trên cầu, trừ những trường hợp tổ chức giao thông cho phép;
- d) Gầm cầu vượt, trừ những nơi cho phép dừng xe, đỗ xe;
- e) Song song cùng chiều với một xe khác đang dừng, đỗ trên đường;
- f) Cách xe ô tô đang đỗ ngược chiều dưới 20 mét trên đường phố hẹp, dưới 40 mét trên đường có một làn xe cơ giới trên một chiều đường;
- g) Trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường;
- h) Nơi đường giao nhau và trong phạm vi 05 mét tính từ mép đường giao nhau;
- i) Điểm đón, trả khách;
- k) Trước cổng và trong phạm vi 05 mét hai bên cổng trụ sở cơ quan, tổ chức có

bố trí đường cho xe ra, vào;

- l) Tại nơi phân đường có chiều rộng chỉ đủ cho một làn xe cơ giới;
- m) Trong phạm vi an toàn của đường sắt;
- n) Che khuất biển báo hiệu đường bộ, đèn tín hiệu giao thông;
- o) Trên đường dành riêng cho xe buýt, trên miệng cống thoát nước, miệng hầm của đường điện thoại, điện cao thế, chỗ dành riêng cho xe chữa cháy lấy nước; trên lòng đường, vỉa hè trái quy định của pháp luật.

5. Trên đường bộ, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ chỉ được dừng xe, đỗ xe ở nơi có lề đường rộng hoặc khu đất ở bên ngoài phần đường xe chạy; trường hợp lề đường hẹp hoặc không có lề đường thì chỉ được dừng xe, đỗ xe sát mép đường phía bên phải theo chiều đi của mình.

6. Trên đường phố, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ chỉ được dừng xe, đỗ xe sát theo lề đường, vỉa hè phía bên phải theo chiều đi của mình; bánh xe gần nhất không được cách xa lề đường, vỉa hè quá 0,25 mét và không gây cản trở, nguy hiểm cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

7. Trong trường hợp gặp sự cố kỹ thuật hoặc bất khả kháng khác buộc phải đỗ xe, khi đỗ xe chiếm một phần đường xe chạy hoặc tại nơi không được phép đỗ, phải có báo hiệu bằng đèn khẩn cấp hoặc đặt biển cảnh báo về phía sau xe để người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ khác biết.

2.9. SỬ DỤNG ĐÈN

1. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ phải bật đèn chiếu sáng phía trước trong thời gian từ 18 giờ ngày hôm trước đến 06 giờ ngày hôm sau hoặc khi có sương mù, khói, bụi, trời mưa, thời tiết xấu làm hạn chế tầm nhìn.

2. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải tắt đèn chiếu xa, bật đèn chiếu gần trong các trường hợp sau đây:

- a) Khi gặp người đi bộ qua đường;
- b) Khi đi trên các đoạn đường qua khu đông dân cư có hệ thống chiếu sáng đang hoạt động;
- c) Khi gặp xe đi ngược chiều, trừ trường hợp dải phân cách có khả năng chống chói;
- d) Khi chuyển hướng xe tại nơi đường giao nhau.

3. Người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng khi thực hiện công việc trên đường bộ phải bật sáng đèn cảnh báo màu vàng.

2.10. SỬ DỤNG TÍN HIỆU CÒI

1, Chỉ được sử dụng tín hiệu còi của phương tiện tham gia giao thông đường bộ trong các trường hợp sau đây:

- a) Báo hiệu cho người tham gia giao thông đường bộ khi xuất hiện tình huống

có thể mất an toàn giao thông;

b) Báo hiệu chuẩn bị vượt xe.

2, Không sử dụng còi liên tục; không sử dụng còi có âm lượng không đúng quy định; không sử dụng còi trong thời gian từ 22 giờ ngày hôm trước đến 05 giờ ngày hôm sau trong khu đông dân cư, khu vực cơ sở khám bệnh, chữa bệnh, trừ xe ưu tiên.

2.11. NHƯỜNG ĐƯỜNG TẠI NƠI GIAO NHAU

Khi đến gần đường giao nhau, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải quan sát, giảm tốc độ và nhường đường theo quy định sau đây:

1. Tại nơi đường giao nhau giữa đường không ưu tiên với đường ưu tiên hoặc giữa đường nhánh với đường chính thì xe đi từ đường không ưu tiên hoặc đường nhánh phải nhường đường cho xe đi trên đường ưu tiên hoặc đường chính từ bất kỳ hướng nào tới;

2. Tại nơi đường giao nhau không có báo hiệu đi theo vòng xuyến, phải nhường đường cho xe đi đến từ bên phải;

3. Tại nơi đường giao nhau có báo hiệu đi theo vòng xuyến, phải nhường đường cho xe đi đến từ bên trái.

2.12. QUA PHÀ, QUA CẦU PHAO

1, Khi đến bến phà, cầu phao, các xe phải xếp hàng theo quy định, không làm cản trở giao thông.

2, Các xe qua phà, qua cầu phao theo thứ tự ưu tiên từ trên xuống dưới như sau:

- a) Xe ưu tiên;
- b) Xe chở thư báo;
- c) Xe chở thực phẩm tươi sống;
- d) Xe chở khách công cộng.

Trong trường hợp các xe cùng thứ tự ưu tiên đến bến phà, cầu phao thì xe nào đến trước được qua trước.

3, Khi qua phà, phải chấp hành quy định sau đây:

a) Khi xe xuống phà, đang ở trên phà và khi lên bến, mọi người không được ở trên xe, trừ người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng, trẻ em, phụ nữ mang thai, người già yếu, người khuyết tật, người bệnh;

b) Khi xuống phà, xe cơ giới, xe máy chuyên dùng xuống trước, xe thô sơ, người đi bộ xuống sau; khi lên bến, người đi bộ lên trước, các phương tiện giao thông đường bộ lên sau theo hướng dẫn của người điều khiển giao thông.

2. Khi qua cầu phao, phải chấp hành quy định sau đây:

a) Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng phải đi theo một hàng theo chiều đi chuyên, không gây cản trở người, phương tiện đi ngược chiều;

b) Xe thô sơ, người đi bộ phải đi sát về phía bên phải theo chiều đi của mình, không gây cản trở xe cơ giới, xe máy chuyên dùng;

e) Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, xe thô sơ, người đi bộ phải tuân thủ hướng dẫn của người điều khiển giao thông.

2.13. GIAO THÔNG TẠI ĐƯỜNG NGANG, CẦU CHUNG ĐƯỜNG SẮT

1. Khi có hiệu lệnh của nhân viên gác chắn, đèn đỏ sáng nhấp nháy, chuông kêu, chắn đường bộ đang dịch chuyển hoặc đã đóng, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng lại về bên phải đường của mình, trước vạch dừng xe.

2. Khi tới đường ngang không có người gác, chắn đường bộ, chuông, đèn tín hiệu, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng lại về bên phải đường của mình, trước vạch dừng xe và quan sát hai phía, khi không có phương tiện giao thông đường sắt tới mới được đi qua.

3. Khi phương tiện tham gia giao thông đường bộ bị hư hỏng, bị tai nạn hoặc hàng hóa rơi đổ trên đường ngang, cầu chung đường sắt mà không thể di chuyển ngay khỏi phạm vi an toàn đường sắt, người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ và người có mặt phải ngay lập tức báo hiệu để dừng tàu, thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn.

2.14. GIAO THÔNG TRONG HÀM ĐƯỜNG BỘ

Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi điều khiển phương tiện trong hầm đường bộ phải tuân thủ quy tắc giao thông đường bộ sau đây:

1. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng phải bật đèn chiếu gần; xe thô sơ phải bật đèn hoặc có vật phát sáng báo hiệu;

2. Không dừng xe, đỗ xe trong hầm đường bộ; trường hợp gặp sự cố kỹ thuật hoặc bất khả kháng khác buộc phải dừng xe, đỗ xe, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải đưa xe vào vị trí dừng xe, đỗ xe khẩn cấp, nếu không di chuyển được, phải có báo hiệu bằng đèn khẩn cấp và đặt biển hoặc đèn cảnh báo về phía sau xe khoảng cách bảo đảm an toàn, nhanh chóng báo cho cơ quan Cảnh sát giao thông thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên tuyến hoặc cơ quan quản lý hầm đường bộ;

3. Các quy tắc giao thông đường bộ khác quy định tại Chương này.

2.15. XE ƯU TIÊN

1. Xe ưu tiên gồm xe chữa cháy của Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ và xe chữa cháy của các lực lượng khác được huy động đi làm nhiệm vụ chữa cháy; xe của lực lượng quân sự, công an và kiểm sát đi làm nhiệm vụ khẩn cấp; đoàn xe có xe Cảnh sát giao thông dẫn đường; xe cứu thương đi làm nhiệm vụ cấp cứu; xe hộ đê đi làm nhiệm vụ; xe đi làm nhiệm vụ cứu nạn, cứu hộ, khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật; đoàn xe tang.

2. Xe ưu tiên được quyền đi trước xe khác khi qua đường giao nhau từ bất kỳ hướng nào tới theo thứ tự ưu tiên từ trên xuống dưới như sau:

- a) Xe chữa cháy của Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ và xe chữa cháy của các lực lượng khác được huy động đi làm nhiệm vụ chữa cháy;
- b) Xe của lực lượng quân sự, công an, kiểm sát đi làm nhiệm vụ khẩn cấp; đoàn xe có xe Cảnh sát giao thông dẫn đường;
- c) Xe cứu thương đi làm nhiệm vụ cấp cứu;
- d) Xe hộ đê đi làm nhiệm vụ; xe đi làm nhiệm vụ cứu nạn, cứu hộ, khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật;
- e) Đoàn xe tang.

3. Xe ưu tiên quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 2 mục này phải có tín hiệu ưu tiên theo quy định của pháp luật. Màu của tín hiệu đèn ưu tiên được quy định như sau:

- a) Xe chữa cháy của Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ và xe chữa cháy của các lực lượng khác được huy động đi làm nhiệm vụ chữa cháy, xe của lực lượng quân sự đi làm nhiệm vụ khẩn cấp, xe cứu thương đang làm nhiệm vụ cấp cứu có đèn nhấp nháy màu đỏ;
- b) Xe của lực lượng công an, kiểm sát đi làm nhiệm vụ khẩn cấp, xe Cảnh sát giao thông dẫn đường có đèn nhấp nháy màu xanh và đỏ;
- c) Xe hộ đê đi làm nhiệm vụ; xe đi làm nhiệm vụ cứu nạn, cứu hộ, khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật có đèn nhấp nháy màu xanh.

4. Xe ưu tiên quy định tại các điểm a, b, c và d khoản 2 mục này không bị hạn chế tốc độ; được phép đi không phụ thuộc vào tín hiệu đèn giao thông, đi vào đường ngược chiều, các đường khác có thể đi được; riêng đối với đường cao tốc, chỉ được đi ngược chiều trên làn dừng xe khẩn cấp; phải tuân theo hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, biển báo hiệu tạm thời.

5. Khi có tín hiệu của xe ưu tiên, người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải giảm tốc độ, di sát lề đường bên phải hoặc dừng lại để nhường đường, trạm thu phí phải ưu tiên cho xe ưu tiên qua trạm trong mọi tình huống, không được gây cản trở.

6. Chính phủ quy định về quản lý, lắp đặt, sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên và trình tự, thủ tục cấp mới, cấp lại và thu hồi giấy phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe ưu tiên.

7. Bộ trưởng Bộ Công an quy định các đoàn trong nước và khách nước ngoài đến Việt Nam có bố trí xe Cảnh sát giao thông dẫn đường; quy định quy trình dẫn đường của Cảnh sát giao thông đối với các đoàn trong nước và khách nước ngoài đến Việt Nam.

2.16. NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN, NGƯỜI ĐƯỢC CHỖ, HÀNG HÓA XẾP TRÊN XE

THÔ SƠ

1. Người điều khiển xe đạp, xe đạp máy chỉ được chở một người, trừ trường hợp chở thêm một trẻ em dưới 07 tuổi thì được chở tối đa hai người.

1. Người điều khiển xe đạp, xe đạp máy không được thực hiện các hành vi quy định tại khoản 3 Điều 33 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ; người được chở trên xe đạp, xe đạp máy khi tham gia giao thông đường bộ không được thực hiện các hành vi quy định tại khoản 4 Điều 33 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

2. Người điều khiển, người được chở trên xe đạp máy phải đội mũ bảo hiểm theo đúng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và cài quai đúng quy cách.

3. Người điều khiển xe thô sơ chỉ được cho xe đi hàng một, nơi có phần đường dành cho xe thô sơ thì phải đi đúng phần đường quy định; khi tham gia giao thông đường bộ trong thời gian từ 18 giờ ngày hôm trước đến 06 giờ ngày hôm sau phải sử dụng đèn hoặc có báo hiệu ở phía trước và phía sau xe.

4. Hàng hóa xếp trên xe thô sơ phải bảo đảm an toàn, không gây cản trở giao thông và che khuất tầm nhìn của người điều khiển. Hàng hóa xếp trên xe không vượt quá 1/3 chiều dài thân xe và không vượt quá 01 mét phía trước và phía sau xe; không vượt quá 0,4 mét mỗi bên bánh xe.

2.17. NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN, DẪN DẮT VẬT NUÔI, ĐIỀU KHIỂN XE VẬT NUÔI KÉO ĐI TRÊN ĐƯỜNG BỘ

1. Người điều khiển, dẫn dắt vật nuôi, điều khiển xe vật nuôi kéo đi trên đường bộ phải cho vật nuôi đi sát mép đường bên phải; trường hợp cần cho vật nuôi đi ngang qua đường thì phải quan sát và chỉ được đi qua đường khi có đủ điều kiện an toàn; không được gây cản trở cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ khác.

2. Không được điều khiển, dẫn dắt vật nuôi, điều khiển xe vật nuôi kéo đi vào làn đường dành cho xe cơ giới.

3. Không được thả vật nuôi trên đường bộ.

2.18. NGƯỜI LÁI XE, NGƯỜI ĐƯỢC CHỞ, HÀNG HÓA XẾP TRÊN XE MÔ TÔ, XE GẮN MÁY

1. Người lái xe mô tô hai bánh, xe gắn máy chỉ được chở một người, trừ những trường hợp sau thì được chở tối đa hai người:

- a) Chở người bệnh đi cấp cứu;
- b) Áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật;
- c) Trẻ em dưới 12 tuổi;
- d) Người già yếu hoặc người khuyết tật.

2. Người lái xe, người được chở trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy phải đội mũ bảo hiểm theo đúng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và cài quai đúng quy cách.

3. Người lái xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy không được thực

hiện các hành vi sau đây:

- a) Đi xe dàn hàng ngang;
 - b) Đi xe vào phần đường dành cho người đi bộ và phương tiện khác;
 - c) Sử dụng ô, thiết bị âm thanh, trừ thiết bị trợ thính;
 - d) Buông cả hai tay; đi xe bằng một bánh đối với xe mô tô, xe gắn máy hai bánh; đi xe bằng hai bánh đối với xe mô tô, xe gắn máy ba bánh;
 - e) Sử dụng xe để kéo, đẩy xe khác, vật khác, dẫn dắt vật nuôi, mang, vác và chở vật cồng kềnh; chở người đứng trên xe, giá đèo hàng hoặc ngồi trên tay lái; xếp hàng hóa trên xe quá giới hạn quy định;
 - f) Ngồi về một bên điều khiển xe; đứng, nằm trên xe điều khiển xe; thay người lái xe khi xe đang chạy; quay người về phía sau để điều khiển xe hoặc bịt mắt điều khiển xe; sử dụng chân chống hoặc vật khác quệt xuống đường khi xe đang chạy;
 - g) Hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ.
4. Người được chở trên xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy khi tham gia giao thông đường bộ không được thực hiện các hành vi sau đây:
- a) Mang, vác vật cồng kềnh;
 - b) Sử dụng ô;
 - c) Bám, kéo hoặc đẩy các phương tiện khác;
 - d) Đứng trên yên, giá đèo hàng hoặc ngồi trên tay lái;
 - e) Hành vi khác gây mất trật tự, an toàn giao thông đường bộ.
5. Xe mô tô, xe gắn máy không được xếp hàng hóa vượt quá chiều rộng giá đèo hàng về mỗi bên 0,3 mét, vượt quá về phía sau giá đèo hàng 0,5 mét theo thiết kế của nhà sản xuất; chiều cao xếp hàng hóa tính từ mặt đường xe chạy không vượt quá 02 mét.

CHƯƠNG III

XE MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

3.1. ĐIỀU KIỆN XE MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1) Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Được cấp chứng nhận đăng ký xe và gắn biển số xe theo quy định của pháp luật;

b) Bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật.

2) Phương tiện giao thông thông minh bảo đảm các điều kiện quy định và được cơ quan có thẩm quyền cấp phép hoạt động.

3) Phương tiện gắn biển số xe nước ngoài hoạt động tại Việt Nam thực hiện theo quy định tại Điều 55 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4) Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 và khoản 3 Điều này; quy định điều kiện hoạt động của xe thô sơ.

3.2. CẤP, THU HỒI CHỨNG NHẬN ĐĂNG KÝ XE THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1. Việc cấp mới chứng nhận đăng ký xe và biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng phải bảo đảm các điều kiện sau đây:

- a) Chứng nhận nguồn gốc xe;
- b) Chứng nhận quyền sở hữu hợp pháp;
- c) Chứng từ hoàn thành nghĩa vụ tài chính.

2. Việc cấp chứng nhận đăng ký xe cơ giới, xe máy chuyên dùng trong trường hợp thay đổi chủ xe phải bảo đảm các điều kiện sau đây:

a) Chứng nhận thu hồi đăng ký xe, biển số xe; chứng nhận thu hồi đăng ký xe đối với trường hợp chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn với biển số xe trùng đầu giá;

b) Các điều kiện quy định tại điểm b và điểm c mục 1.

3. Đổi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng trong các trường hợp sau đây:

- a) Chứng nhận đăng ký xe, biển số xe bị mờ, hỏng;
- b) Cải tạo, thay đổi màu sơn; thay đổi tên, số định danh của tổ chức, cá nhân hoặc thay đổi mục đích sử dụng;
- c) Khi chủ xe thay đổi địa chỉ và có nhu cầu đổi chứng nhận đăng ký xe;
- d) Chứng nhận đăng ký xe, biển số xe hết thời hạn sử dụng;
- đ) Cơ quan đăng ký xe thay đổi cấu trúc biểu mẫu chứng nhận đăng ký xe, biển số xe.

4. Cấp lại chứng nhận đăng ký xe, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng trong trường hợp chứng nhận đăng ký xe, biển số xe bị mất.

5. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng được cấp biển số xe và đăng ký tạm thời trong các trường hợp sau đây:

a) Đã có chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng xe cơ giới, xe máy chuyên dùng để di chuyển từ nhà máy đến kho, cảng hoặc từ kho, cảng, nhà máy, đại lý bán xe đến nơi đăng ký xe hoặc về các đại lý, kho lưu trữ khác;

b) Xe làm thủ tục thu hồi để tái xuất hoặc chuyển quyền sở hữu; xe phục vụ các sự kiện do Đảng, Nhà nước tổ chức; xe đăng ký ở nước ngoài được cơ quan thẩm quyền cho phép bao gồm cả xe có tay lái bên phải (tay lái nghịch) vào Việt Nam quá cảnh, tạm nhập, tái xuất có thời hạn để tham dự hội nghị, hội chợ, triển lãm, thể dục, thể thao, du lịch; trừ trường hợp xe không phải cấp biển số xe tạm thời theo điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên và trường hợp quy định tại Điều 55 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ;

c) Xe chạy thử nghiệm thuộc đối tượng nghiên cứu phát triển có nhu cầu tham gia giao thông đường bộ đáp ứng quy định tại điểm h khoản 5 Điều 42 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

6. Các trường hợp thu hồi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng bao gồm:

a) Chuyển quyền sở hữu xe; trường hợp chuyển nhượng, trao đổi, tặng cho, để thừa kế xe gắn với biển số xe trúng đấu giá thì chỉ thu hồi chứng nhận đăng ký xe;

b) Xe nhập khẩu được miễn thuế hoặc xe tạm nhập của cơ quan, tổ chức, cá nhân nước ngoài mà tái xuất, chuyển quyền sở hữu hoặc tiêu hủy; xe hết thời hạn đăng ký tại các khu kinh tế - thương mại đặc biệt, khu kinh tế cửa khẩu quốc tế;

c) Xe đã đăng ký nhưng phát hiện hồ sơ xe bị làm giả hoặc có kết luận của cơ quan có thẩm quyền về việc thay đổi trái phép số khung, số máy; xe tháo máy để đăng ký sử dụng cho xe khác;

d) Xe cơ giới hết niên hạn sử dụng, hư hỏng không sử dụng được;

đ) Xe bị thải bỏ, bị mất không tìm được và chủ xe đề nghị thu hồi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe;

e) Việc cấp đăng ký, cấp biển số xe không đúng quy định của pháp luật.

7. Bộ trưởng Bộ Công an quy định trình tự, thủ tục cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ, trừ trường hợp quy định tại khoản 8 Điều này.

8. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng quy định trình tự, thủ tục cấp, thu hồi chứng nhận đăng ký xe, biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ do Bộ Quốc phòng quản lý.

3.3. BẢO ĐẢM AN TOÀN KỸ THUẬT VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG CỦA XE CƠ GIỚI, XE MÁY CHUYÊN DÙNG THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1. Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ phải được kiểm định theo quy định của pháp luật.

3 Việc kiểm định đối với xe mô tô, xe gắn máy chỉ thực hiện kiểm định khí thải. Việc kiểm định khí thải thực hiện theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường được thực hiện tại các cơ sở kiểm định khí thải đáp ứng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.

4 Xe cơ giới, xe máy chuyên dùng có chứng nhận về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của cơ sở đăng kiểm phương tiện hoặc chứng nhận về kiểm tra xuất xưởng của nhà sản xuất thì không phải kiểm định trong trường hợp di chuyển từ cửa khẩu, nơi sản xuất, lắp ráp tới kho, cảng, cửa hàng hoặc ngược lại.

5 Việc kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng do đăng kiểm viên của cơ sở đăng kiểm thực hiện và được cơ sở đăng kiểm cấp giấy chứng nhận kiểm định.

2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định nội dung sau đây:

a) Trình tự, thủ tục cấp mới, cấp lại, tạm đình chỉ hoạt động, thu hồi giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động kiểm định xe cơ giới của cơ sở đăng kiểm xe cơ giới;

b) Trình tự, thủ tục cấp mới, cấp lại, tạm đình chỉ hoạt động, thu hồi giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động cho cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy;

c) Trình tự, thủ tục chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới cải tạo, xe máy chuyên dùng cải tạo;

d) Trình tự, thủ tục kiểm định, miễn kiểm định lần đầu cho xe cơ giới, xe máy chuyên dùng;

e) Trình tự, thủ tục kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy;

f) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở vật chất kỹ thuật và vị trí cơ sở đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy; quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ;

g) Giới hạn kích thước, giới hạn tải trọng đối với xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ;

h) Yêu cầu kỹ thuật đối với xe cơ giới, xe máy chuyên dùng thuộc đối tượng nghiên cứu phát triển có nhu cầu tham gia giao thông đường bộ.

3. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định về trình tự, thủ tục kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới cải tạo, xe máy chuyên dùng cải tạo thuộc phạm vi quản lý của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an.

CHƯƠNG IV

NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

4.1. ĐIỀU KIỆN CỦA NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1. Người lái xe tham gia giao thông đường bộ phải đủ tuổi, đủ sức khỏe theo quy định của pháp luật; có giấy phép lái xe đang còn hiệu lực, còn hiệu lực phù hợp với loại xe đang điều khiển do cơ quan có thẩm quyền cấp, trừ người lái xe gắn máy quy định tại mục 4.3. Khi tham gia giao thông đường bộ, người lái xe phải mang theo các giấy tờ sau đây:

a) Chứng nhận đăng ký xe hoặc bản sao Chứng nhận đăng ký xe có chứng thực kèm bản gốc giấy tờ xác nhận của tổ chức tín dụng, chi nhánh ngân hàng nước ngoài còn hiệu lực trong trường hợp xe đang được thế chấp tại tổ chức tín dụng, chi nhánh ngân hàng nước ngoài;

b) Giấy phép lái xe phù hợp với loại xe đang điều khiển;

c) Chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới theo quy định của pháp luật;

d) Chứng nhận bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.

2. Trường hợp giấy tờ quy định tại khoản 1 mục này đã được tích hợp vào tài khoản định danh điện tử thì việc xuất trình, kiểm tra có thể thực hiện thông qua tài khoản định danh điện tử.

3. Người lái xe gắn máy tham gia giao thông đường bộ phải hiểu biết quy tắc giao thông đường bộ, có kỹ năng điều khiển phương tiện; đủ điều kiện về độ tuổi, sức khỏe theo quy định tại điểm a khoản 1 và khoản 2 Điều 59 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4.2. GIẤY PHÉP LÁI XE

1. Giấy phép lái xe mô tô bao gồm các hạng sau đây:

a) Hạng A1 cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh đến 125 cm³ hoặc có công suất động cơ điện đến 11 kW;

b) Hạng A cấp cho người lái xe mô tô hai bánh có dung tích xi-lanh trên 125 cm³ hoặc có công suất động cơ điện trên 11 kW và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

c) Hạng B1 cấp cho người lái xe mô tô ba bánh và các loại xe quy định cho giấy phép lái xe hạng A1;

2. Người khuyết tật điều khiển xe mô tô ba bánh dùng cho người khuyết tật được cấp giấy phép lái xe hạng A1.

3. Giấy phép lái xe các hạng A1, A, B1 không thời hạn;

4. Giấy phép lái xe có giá trị sử dụng trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam bao gồm:

- a) Giấy phép lái xe do cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam cấp;
- b) Giấy phép lái xe quốc tế và giấy phép lái xe quốc gia phù hợp với loại xe được phép điều khiển do quốc gia là thành viên của Công ước của Liên hợp quốc về Giao thông đường bộ năm 1968 (sau đây gọi là Công ước Viên) cấp;
- c) Giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển của nước hoặc vùng lãnh thổ mà Việt Nam ký kết điều ước quốc tế hoặc thỏa thuận quốc tế công nhận giấy phép lái xe của nhau;
- d) Giấy phép lái xe nước ngoài phù hợp với loại xe được phép điều khiển do quốc gia được công nhận theo điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

5. Giấy phép lái xe không có hiệu lực trong các trường hợp sau đây:

- a) Giấy phép lái xe hết thời hạn sử dụng;
- b) Giấy phép lái xe bị thu hồi theo quy định tại khoản 5 Điều 62 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

6. Giấy phép lái xe quốc tế được quy định như sau:

a) Giấy phép lái xe quốc tế là giấy phép lái xe do cơ quan nhà nước có thẩm quyền của quốc gia là thành viên của Công ước Viên cấp theo một mẫu thống nhất; có thời hạn không quá 03 năm kể từ ngày cấp và phải phù hợp với thời hạn còn hiệu lực của giấy phép lái xe quốc gia;

b) Người có giấy phép lái xe quốc tế do quốc gia là thành viên của Công ước Viên cấp khi lái xe tham gia giao thông đường bộ trên lãnh thổ Việt Nam phải mang theo giấy phép lái xe quốc tế và giấy phép lái xe quốc gia được cấp phù hợp với hạng xe điều khiển, còn thời hạn sử dụng; phải tuân thủ pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Việt Nam;

c) Người có giấy phép lái xe quốc tế vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của Việt Nam mà bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn thì thời gian bị tước quyền sử dụng không quá thời gian người lái xe được phép cư trú tại lãnh thổ Việt Nam;

d) Người Việt Nam hoặc người nước ngoài có thẻ thường trú hoặc thẻ tạm trú tại Việt Nam có giấy phép lái xe do Việt Nam hoặc quốc gia là thành viên của điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên cấp, còn giá trị sử dụng, nếu có nhu cầu được cấp giấy phép lái xe quốc tế.

Bộ trưởng Bộ Công an quy định mẫu giấy phép lái xe và giấy phép lái xe quốc tế, trình tự, thủ tục cấp và việc sử dụng giấy phép lái xe, giấy phép lái xe quốc tế; đối với mẫu giấy phép lái xe, trình tự, thủ tục cấp và việc sử dụng giấy phép lái xe của lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh do Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định.

7. Điểm của giấy phép lái xe

a) Điểm của giấy phép lái xe được dùng để quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe trên hệ thống cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bao gồm 12 điểm. Số điểm trừ mỗi lần vi phạm tùy thuộc tính chất, mức độ của hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Dữ liệu về điểm trừ giấy phép lái xe của người vi phạm sẽ được cập nhật vào hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi quyết định xử phạt có hiệu lực thi hành và thông báo cho người bị trừ điểm giấy phép lái xe biết.

b) Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm và không bị trừ điểm trong thời hạn 12 tháng từ ngày bị trừ điểm gần nhất thì được phục hồi đủ 12 điểm.

c) Trường hợp giấy phép lái xe bị trừ hết điểm thì người có giấy phép lái xe không được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo giấy phép lái xe đó. Sau thời hạn ít nhất là 06 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe được tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ theo quy định tại khoản 7 Điều 61 của Luật TTAT GTĐB do lực lượng Cảnh sát giao thông tổ chức, có kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm.

d) Giấy phép lái xe sau khi đổi, cấp lại, nâng hạng được giữ nguyên số điểm của giấy phép lái xe trước khi đổi, cấp lại, nâng hạng.

đ) Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe.

e) Chính phủ quy định chi tiết số điểm trừ của giấy phép lái xe; quy định trình tự, thủ tục, thẩm quyền trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe; quy định lộ trình thực hiện nội dung về điểm của giấy phép lái xe này.

4.3. TUỔI, SỨC KHOẺ CỦA NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1. Độ tuổi của người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng được quy định như sau:

- a. Người đủ 16 tuổi trở lên được điều khiển xe gắn máy;
- b. Người đủ 18 tuổi trở lên được cấp giấy phép lái xe hạng A1, A, B1, B, C1, được cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ để điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ;

2. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải bảo đảm điều kiện sức khỏe phù hợp với từng loại phương tiện được phép điều khiển. Bộ trưởng Bộ Y tế quy định về tiêu chuẩn sức khỏe, việc khám sức khỏe đối với người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng; việc khám sức khỏe định kỳ đối với người hành nghề lái xe ô tô; xây dựng cơ sở dữ liệu về sức khỏe của người lái xe, người điều khiển xe

máy chuyên dùng.

3. Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định độ tuổi của người lái xe trong lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

4. Người có nhu cầu được cấp giấy phép lái xe phải được đào tạo nội dung lý thuyết và thực hành theo chương trình đào tạo quy định cho từng hạng giấy phép lái xe.

5. Cơ sở đào tạo lái xe ô tô, mô tô phải đáp ứng các điều kiện do Chính phủ quy định; có giáo trình, giáo án; thực hiện đào tạo theo đúng hình thức, nội dung và chương trình quy định cho từng hạng giấy phép lái xe.

6. Người đã hoàn thành chương trình đào tạo lái xe, có độ tuổi, sức khỏe theo quy định tại Điều 59 của Luật Trật tự, an toàn giao thông này được đăng ký để tham dự kỳ sát hạch lái xe.

7. Hoạt động sát hạch lái xe ô tô phải thực hiện tại các trung tâm sát hạch lái xe; hoạt động sát hạch lái xe mô tô thực hiện tại các trung tâm sát hạch lái xe hoặc tại sân tập lái đáp ứng điều kiện, tiêu chuẩn về cơ sở vật chất, kỹ thuật. Hoạt động sát hạch lái xe do cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện.

8. Trung tâm sát hạch lái xe là đơn vị cung cấp dịch vụ sát hạch lái xe; phải đáp ứng các điều kiện do Chính phủ quy định và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ; phải sử dụng thiết bị ứng dụng công nghệ thông tin và phải chia sẻ ngay kết quả và dữ liệu giám sát quá trình sát hạch đến cơ quan quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe, cơ quan quản lý về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để giám sát.

9. Việc sát hạch lái xe do sát hạch viên thực hiện. Sát hạch viên phải có đủ điều kiện, tiêu chuẩn, được cấp thẻ sát hạch viên và phải chịu trách nhiệm về kết quả sát hạch của mình.

10. Chính phủ quy định điều kiện, trình tự, thủ tục kiểm tra, đánh giá để cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép sát hạch cho trung tâm sát hạch lái xe; điều kiện sân tập lái để sát hạch lái xe mô tô.

Bộ trưởng Bộ Công an quy định hình thức, nội dung, quy trình sát hạch để cấp giấy phép lái xe; điều kiện, tiêu chuẩn sát hạch viên, tổ chức tập huấn, cấp thẻ sát hạch viên; tiêu chuẩn kỹ thuật sân tập lái để sát hạch lái xe mô tô, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ; đối với sát hạch lái xe cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh do Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định.

CHƯƠNG V

NHẬN THỨC VỀ BỘ LUẬT HÌNH SỰ LIÊN QUAN ĐẾN NHÓM TỘI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ GIAO THÔNG

5.1. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Giao thông đường bộ là lĩnh vực có vai trò đặc biệt quan trọng trong đời sống kinh tế – xã hội, góp phần bảo đảm sự lưu thông, kết nối và phát triển của các vùng, miền. Tuy nhiên, cùng với sự gia tăng nhanh chóng của phương tiện giao thông và nhu cầu đi lại, tình trạng vi phạm pháp luật và tai nạn giao thông vẫn diễn biến phức tạp, gây ra những hậu quả nghiêm trọng đối với xã hội.

Nhằm thiết lập hành lang pháp lý điều chỉnh lĩnh vực này, Nhà nước đã ban hành nhiều văn bản quan trọng, trong đó tiêu biểu là Bộ luật Hình sự Việt Nam và các quy định về xử phạt vi phạm hành chính như Nghị định 168/2024/NĐ-CP. Các quy định này không chỉ nhằm xử lý vi phạm mà còn góp phần phòng ngừa, giáo dục ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông.

5.2. QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VỀ CÁC TỘI PHẠM TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

5.2.1. Khái niệm và đặc điểm của tội phạm giao thông đường bộ

Tội phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, vi phạm các quy định về an toàn giao thông, gây hậu quả nghiêm trọng và phải chịu trách nhiệm hình sự theo quy định của pháp luật. Đặc điểm của nhóm tội phạm này là thường phát sinh từ sự thiếu ý thức, chủ quan của người tham gia giao thông nhưng lại có thể dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng.

5.2.2. Các tội phạm chủ yếu

5.2.2.1. Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

1. Người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm hoặc phạt tù từ 01 năm đến 05 năm:

- a) Làm chết người;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;
- c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;
- d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 03 năm đến 10 năm:

- a) Không có giấy phép lái xe theo quy định;
- b) Trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy hoặc chất kích thích mạnh khác;
- c) Bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn;
- d) Không chấp hành hiệu lệnh của người điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông;
- đ) Làm chết 02 người;
- e) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;
- g) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng.

3. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 07 năm đến 15 năm:

- a) Làm chết 03 người trở lên;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên;
- c) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.

4. Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả quy định tại một trong các điểm a, b và c khoản 3 Điều này nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 01 năm hoặc phạt tù từ 03 tháng đến 01 năm.

5. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ 01 năm đến 05 năm.

5.2.2.2 Tội cản trở giao thông đường bộ

1. Người nào đào, khoan, xẻ, san lấp trái phép công trình giao thông đường bộ; đặt, để, đổ trái phép vật liệu, phế thải, rác thải, vật sắc nhọn, chất gây trơn hoặc chướng ngại vật khác gây cản trở giao thông đường bộ; tháo dỡ, di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất hoặc phá hủy biển báo hiệu, đèn tín hiệu, cọc tiêu, gương cầu, dải phân cách hoặc thiết bị an toàn giao thông đường bộ khác; mở đường giao cắt trái phép qua đường bộ, đường có dải phân cách; sử dụng trái phép lề đường, hè phố, phần đường xe chạy, hành lang an toàn đường bộ hoặc vi phạm quy định về bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm hoặc phạt tù từ 06 tháng đến 03 năm:

- a) Làm chết người;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;
- c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;

- d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng.
2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tiền từ 100.000.000 đồng đến 300.000.000 đồng hoặc phạt tù từ 02 năm đến 07 năm:
- a) Tại đèo, dốc, đường cao tốc hoặc đoạn đường nguy hiểm;
 - b) Làm chết 02 người;
 - c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;
 - d) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng.
3. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 05 năm đến 10 năm:
- a) Làm chết 03 người trở lên;
 - b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên;
 - c) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.
4. Cản trở giao thông đường bộ trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả quy định tại một trong các điểm a, b và c khoản 3 Điều này nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 20.000.000 đồng hoặc phạt cải tạo không giam giữ đến 01 năm.

5.2.2.3. Tội đưa vào sử dụng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng không bảo đảm an toàn

1. Người nào chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật mà cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng rõ ràng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm hoặc phạt tù từ 06 tháng đến 03 năm:
- a) Làm chết người;
 - b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;
 - c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;
 - d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng.
2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 02 năm đến 07 năm:
- a) Làm chết 02 người;
 - b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;
 - c) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng.

3. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 05 năm đến 10 năm:

- a) Làm chết 03 người trở lên;
 - b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên;
 - c) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.
4. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ 01 năm đến 05 năm.

5.2.2.4. Tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Người nào có thẩm quyền mà biết rõ người không có giấy phép lái xe, không đủ sức khỏe, độ tuổi để điều khiển phương tiện hoặc người đang trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ còn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy, chất kích thích mạnh khác hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật mà vẫn điều động người đó điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tiền từ 20.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm hoặc phạt tù từ 01 năm đến 03 năm:

- a) Làm chết người;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;
- c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;
- d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 02 năm đến 07 năm:

- a) Làm chết 02 người;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;
- c) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng.

3. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 05 năm đến 12 năm:

- a) Làm chết 03 người trở lên;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên;
- c) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.

4. Người phạm tội còn có thể bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng, cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ 01 năm đến 05 năm.

5.2.2.5. Tội giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ

1. Người nào giao cho người mà biết rõ người đó không có giấy phép lái xe hoặc đang trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy, chất kích thích mạnh khác hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng hoặc phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm:

- a) Làm chết người;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;
- c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;
- d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tiền từ 50.000.000 đồng đến 200.000.000 đồng hoặc phạt tù từ 06 tháng đến 03 năm:

- a) Làm chết 02 người;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;
- c) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng.

3. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 02 năm đến 07 năm:

- a) Làm chết 03 người trở lên;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên;
- c) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.

4. Người phạm tội còn có thể bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng.

5.2.2.6. Tội tổ chức đua xe trái phép

1. Người nào tổ chức trái phép việc đua xe ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ, thì bị phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm hoặc phạt tù từ 01 năm đến 05 năm.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tiền từ 100.000.000 đồng đến 500.000.000 đồng hoặc phạt tù từ 04 năm đến 10 năm:

- a) Tổ chức cho 10 xe tham gia trở lên trong cùng một lúc hoặc tổ chức 02 cuộc đua xe trở lên trong cùng một lúc;
- b) Tổ chức cá cược;
- c) Chống lại người có trách nhiệm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông hoặc người có trách nhiệm giải tán cuộc đua xe trái phép;
- d) Tại nơi tập trung đông dân cư;
- đ) Tháo dỡ thiết bị an toàn khỏi phương tiện đua;
- e) Làm chết người;
- g) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;
- h) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;
- i) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng;
- k) Tái phạm về tội này hoặc tội đua xe trái phép.

3. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 08 năm đến 15 năm:

- a) Làm chết 02 người;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;
- c) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng;
- d) Tái phạm nguy hiểm.

4. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 12 năm đến 20 năm hoặc tù chung thân:

- a) Làm chết 03 người trở lên;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên;
- c) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.

5. Người phạm tội còn có thể bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng.

5.2.2.7 Tội đua xe trái phép

1. Người nào đua trái phép xe ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau đây hoặc đã bị xử phạt vi phạm hành chính về hành vi quy định tại Điều này hoặc [Điều 265 của Bộ luật Hình sự](#) hoặc đã bị kết án về một trong các tội này, chưa được xóa án tích mà còn vi phạm, thì bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 02 năm hoặc phạt tù từ 06 tháng đến 03 năm:

a) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60%;

b) Gây thiệt hại về tài sản từ 50.000.000 đồng đến dưới 100.000.000 đồng.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tiền từ 50.000.000 đồng đến 150.000.000 đồng hoặc phạt tù từ 03 năm đến 10 năm:

a) Làm chết người;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;

c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;

d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng;

đ) Bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn;

e) Tham gia cá cược;

g) Chống lại người có trách nhiệm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông hoặc người có trách nhiệm giải tán cuộc đua xe trái phép;

h) Tại nơi tập trung đông dân cư;

i) Tháo dỡ thiết bị an toàn khỏi phương tiện đua;

k) Tái phạm nguy hiểm.

3. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 07 năm đến 15 năm:

a) Làm chết 02 người;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;

c) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng.

4. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 12 năm đến 20 năm:

a) Làm chết 03 người trở lên;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên;

c) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.

5. Người phạm tội còn có thể bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng.

5.2.2.8. Tội cản trở giao thông đường sắt

1. Người nào đặt chướng ngại vật trên đường sắt; làm xê dịch ray, tà vẹt; khoan, đào, xê trái phép nền đường sắt; mở đường ngang, xây cống hoặc công trình khác trái phép qua đường sắt; làm hỏng, thay đổi, chuyển dịch, che khuất tín hiệu, biển hiệu, mốc hiệu của công trình giao thông đường sắt; để súc vật đi qua đường sắt không đúng quy định hoặc để súc vật kéo xe qua đường sắt mà không có người điều khiển; đưa trái phép

phương tiện tự tạo, phương tiện không được phép chạy trên đường sắt; phá hoại phương tiện giao thông đường sắt; lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình giao thông đường sắt gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau đây hoặc đã bị xử lý kỷ luật hoặc xử phạt vi phạm hành chính về một trong các hành vi quy định tại Điều này mà còn vi phạm, thì bị phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm hoặc phạt tù từ 01 năm đến 03 năm:

- a) Làm chết người;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;
- c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;
- d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 03 năm đến 10 năm:

- a) Làm chết 02 người;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;
- c) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng.

3. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 07 năm đến 15 năm:

- a) Làm chết 03 người trở lên;
- b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên;
- c) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.

4. Cản trở giao thông đường sắt trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả quy định tại một trong các điểm a, b và c khoản 3 Điều này nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 02 năm hoặc phạt tù từ 03 tháng đến 01 năm.

5.2.3. Ý nghĩa của việc quy định trách nhiệm hình sự

Việc quy định cụ thể các tội danh và hình phạt trong lĩnh vực giao thông đường bộ có ý nghĩa quan trọng trong việc răn đe, phòng ngừa và đấu tranh với các hành vi vi phạm. Đồng thời, đây cũng là cơ sở pháp lý nhằm bảo vệ tính mạng, sức khỏe và tài sản của người dân, góp phần bảo đảm trật tự, an toàn xã hội.

CHƯƠNG VI

PHÁP LUẬT VỀ XỬ LÝ VI PHẠM HÀNH CHÍNH

VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

6.1. KHÁI NIỆM VÀ CƠ SỞ PHÁP LÝ

Trong hệ thống pháp luật Việt Nam, vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông đường bộ là những hành vi vi phạm các quy tắc quản lý nhà nước về giao thông đường bộ nhưng chưa đến mức truy cứu trách nhiệm hình sự và bị xử lý bằng các chế tài hành chính theo quy định của pháp luật.

Cơ sở pháp lý trực tiếp điều chỉnh việc xử phạt hiện nay là Nghị định 168/2024/NĐ-CP, được ban hành trên nền tảng của Luật Xử lý vi phạm hành chính. Đây là hệ thống quy phạm pháp luật thống nhất, nhằm bảo đảm việc xử lý vi phạm được thực hiện nghiêm minh, công bằng, minh bạch và có tính răn đe trong thực tiễn.

6.2. CÁC HÀNH VI VI PHẠM HÀNH CHÍNH CHỦ YẾU

Trong thực tiễn tham gia giao thông, các hành vi vi phạm hành chính diễn ra phổ biến và được phân loại theo từng nhóm hành vi cụ thể.

Trước hết, nhóm hành vi vi phạm quy tắc giao thông là nhóm phổ biến nhất, bao gồm các hành vi như không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông, đi không đúng phần đường, làn đường, vượt quá tốc độ cho phép hoặc không tuân thủ khoảng cách an toàn. Đây là những hành vi trực tiếp xâm phạm trật tự an toàn giao thông và là nguyên nhân chủ yếu dẫn đến tai nạn.

Bên cạnh đó, nhóm hành vi vi phạm điều kiện của người điều khiển phương tiện cũng diễn ra khá phổ biến, như điều khiển phương tiện khi không có giấy phép lái xe, không đủ độ tuổi theo quy định hoặc điều khiển phương tiện khi có nồng độ cồn, chất ma túy hay chất kích thích trong cơ thể. Những hành vi này làm gia tăng đáng kể nguy cơ mất an toàn giao thông.

Ngoài ra, pháp luật còn điều chỉnh nhóm hành vi vi phạm liên quan đến phương tiện giao thông, bao gồm việc sử dụng phương tiện không đăng ký, không kiểm định, không bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn hoặc tự ý thay đổi kết cấu phương tiện. Đồng thời, các hành vi vi phạm quy định về trang bị an toàn như không đội mũ bảo hiểm, chở quá số người quy định hoặc không thắt dây an toàn cũng bị xử lý nghiêm theo quy định pháp luật.

6.3. HÌNH THỨC XỬ PHẠT VÀ BIỆN PHÁP KHẮC PHỤC HẬU QUẢ

Theo quy định tại Nghị định 168/2024/NĐ-CP, xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ bao gồm nhiều hình thức khác nhau, nhằm bảo đảm tính răn đe, giáo dục và phòng ngừa chung.

Các hình thức xử phạt chủ yếu gồm: phạt tiền; tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn; tạm giữ phương tiện; và trong một số trường hợp nghiêm trọng là tịch

thu phương tiện. Bên cạnh đó, người vi phạm còn có thể bị áp dụng các biện pháp khắc phục hậu quả như buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu hoặc buộc thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn theo quy định.

Đặc biệt, Nghị định 168/2024/NĐ-CP còn quy định cơ chế trừ điểm và phục hồi điểm giấy phép lái xe, thể hiện xu hướng quản lý hiện đại, gắn trách nhiệm của người điều khiển phương tiện với quá trình tham gia giao thông lâu dài.

6.4. NGUYÊN TẮC XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH

Việc xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ phải tuân thủ nghiêm ngặt các nguyên tắc được quy định trong Luật Xử lý vi phạm hành chính. Theo đó, mọi hành vi vi phạm phải được phát hiện và xử lý kịp thời, bảo đảm đúng người, đúng hành vi và đúng thẩm quyền.

Đồng thời, việc xử phạt phải bảo đảm tính khách quan, công bằng, minh bạch, không phân biệt đối xử. Việc áp dụng chế tài không chỉ nhằm trừng phạt mà còn hướng tới mục đích giáo dục, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông.

6.5. THẨM QUYỀN XỬ PHẠT

Thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ được giao cho nhiều chủ thể khác nhau như lực lượng Cảnh sát giao thông, cơ quan Công an các cấp, Thanh tra giao thông và Ủy ban nhân dân các cấp. Việc phân định thẩm quyền được thực hiện theo quy định của pháp luật, bảo đảm phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của từng cơ quan.

6.6. Ý NGHĨA CỦA VIỆC XỬ LÝ VI PHẠM HÀNH CHÍNH

Việc xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ không chỉ mang tính chất xử phạt mà còn có ý nghĩa giáo dục và phòng ngừa sâu sắc. Thông qua việc áp dụng các chế tài nghiêm minh, pháp luật góp phần nâng cao ý thức chấp hành của người tham gia giao thông, từ đó hạn chế vi phạm, giảm thiểu tai nạn và xây dựng môi trường giao thông an toàn, văn minh.

Nhận thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ có vai trò nền tảng trong việc hình thành ý thức tự giác chấp hành pháp luật của mỗi cá nhân khi tham gia giao thông. Việc nắm vững các quy định của pháp luật hình sự và pháp luật xử lý vi phạm hành chính, đặc biệt là các quy định trong Bộ luật Hình sự Việt Nam và Nghị định 168/2024/NĐ-CP, góp phần quan trọng trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, hạn chế tai nạn và xây dựng xã hội an toàn, văn minh, phát triển bền vững.

PHẦN II

HỆ THỐNG BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ

CHƯƠNG I

QUY ĐỊNH CHUNG

1. KHÁI NIỆM VỀ HỆ THỐNG BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ

Hệ thống báo hiệu đường bộ là tất cả những phương tiện dùng để báo hiệu, chỉ dẫn, báo lệnh hoặc điều khiển sự đi lại trên đường bộ như:

- Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông;
- Tín hiệu đèn giao thông;
- Biển báo hiệu, vạch kẻ đường, cọc tiêu, cột kilômét, mốc lộ giới hoặc tường bảo vệ, rào chắn.

2. THỨ TỰ HIỆU LỰC CỦA HỆ THỐNG BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ

1. Khi đồng thời bố trí các hình thức báo hiệu có ý nghĩa khác nhau cùng ở một khu vực, người tham gia giao thông phải chấp hành loại hiệu lệnh theo thứ tự như sau:

- a) Hiệu lệnh của người điều khiển giao thông;
- b) Tín hiệu đèn giao thông;
- c) Biển báo hiệu đường bộ;
- d) Vạch kẻ đường và các dấu hiệu khác trên mặt đường;
- e) Cọc tiêu, tường bảo vệ, rào chắn, đỉnh phản quang, tiêu phản quang, cột Km, cọc H;
- f) Thiết bị âm thanh báo hiệu đường bộ

2. Khi ở một vị trí đã có biển báo hiệu đặt cố định lại có biển báo hiệu khác đặt có tính chất tạm thời mà hai biển có ý nghĩa khác nhau thì người tham gia giao thông phải chấp hành hiệu lệnh của biển báo hiệu có tính chất tạm thời.

3. PHẠM VI ÁP DỤNG

Hệ thống báo hiệu đường bộ áp dụng cho tất cả các loại hệ thống đường bộ trong toàn quốc gồm:

- Đường cao tốc (ĐCT);
- Quốc lộ (QL);
- Đường đô thị (ĐĐT);
- Đường tỉnh (ĐT);
- Đường xã (ĐX);
- Đường chuyên dùng (CD).

4. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

- Tất cả những người tham gia giao thông đường bộ đều phải chấp hành

nghiêm chỉnh hệ thống báo hiệu đường bộ;

- Hệ thống báo hiệu đường bộ là tài sản của Nhà nước, là phương tiện bảo đảm an toàn giao thông, phòng ngừa tai nạn. Mọi người đều có trách nhiệm bảo vệ tốt những báo hiệu trên đường, không được tự ý di chuyển, chiếm đoạt, làm hư hỏng hoặc làm giảm hiệu lực và tác dụng của những báo hiệu đặt trên đường;

- Người nào làm hư hỏng, đổ vỡ những báo hiệu đặt trên đường, phải báo cáo ngay cho cơ quan quản lý đường bộ sở tại phục hồi và phải bồi thường thiệt hại. Trường hợp làm hư hỏng mà không báo, khi bị phát hiện ra thì được coi là làm hư hại tài sản Nhà nước và sẽ bị xử lý theo pháp luật.

CHƯƠNG II

HIỆU LỆNH ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG

1. CÁC PHƯƠNG PHÁP ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG

1.1. Tại những nơi cần điều khiển giao thông sẽ dùng các phương pháp sau :

- Bằng tay;
- Bằng cờ;
- Bằng gậy điều khiển giao thông có màu đen trắng xen kẽ, có đèn hoặc không có đèn ở bên trong;
- Bằng đèn tín hiệu ánh sáng.

1.2. Việc chỉ huy giao thông được thực hiện bằng hai cách:

- Người điều khiển;
- Hệ thống tín hiệu ánh sáng tự động.

2. HIỆU LỆNH CỦA NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG

2.1. Người điều khiển giao thông

Người điều khiển giao thông là cảnh sát giao thông mặc sắc phục theo quy định của Nhà nước hoặc là những người được giao nhiệm vụ hướng dẫn giao thông có mang băng đỏ rộng 10 cm ở cánh tay.

Người điều khiển giao thông là thanh tra giao thông, công chức thanh tra mặc sắc phục theo quy định của Nhà nước.

2.2. Hiệu lệnh của cảnh sát điều khiển giao thông

2.2.1. Hiệu lệnh điều khiển giao thông bằng tay

a) Tay giơ thẳng đứng để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở các hướng dừng lại;

b) Hai tay hoặc một tay dang ngang để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở phía trước và ở phía sau người điều khiển phải dừng lại; người tham gia giao thông ở phía bên phải và bên trái người điều khiển được đi tất cả các hướng; cánh tay trái người điều khiển gấp đi gấp lại sau gáy để báo hiệu người tham gia giao thông bên trái người điều khiển đi nhanh hơn hoặc cánh tay phải người điều khiển gấp đi gấp lại trước ngực để báo hiệu người tham gia giao thông bên phải người điều khiển đi nhanh hơn; bàn tay trái hoặc phải của người điều khiển ở vị trí ngang thắt lưng và đưa lên, xuống báo hiệu người tham gia giao thông ở bên trái hoặc bên phải người điều khiển đi chậm lại; bàn tay trái hoặc phải của người điều khiển giơ thẳng đứng vuông góc với mặt đất báo hiệu người tham gia giao thông ở bên trái hoặc bên phải người điều khiển dừng lại;

c) Tay phải giơ về phía trước để báo hiệu cho người tham gia giao thông ở phía sau và bên phải người điều khiển dừng lại; người tham gia giao thông ở phía trước người điều khiển được rẽ phải; người tham gia giao thông ở phía bên trái người điều khiển được đi tất cả các hướng; người đi bộ qua đường phía sau lưng người điều khiển giao

thông được phép đi; đồng thời tay trái giơ về phía trước lặp đi lặp lại nhiều lần, song song với tay phải báo hiệu người tham gia giao thông ở phía bên trái người điều khiển được rẽ trái qua trước mặt người điều khiển.

2.2.2. Hiệu lệnh điều khiển giao thông bằng âm thanh còi

- Một tiếng còi dài, mạnh là ra lệnh dừng lại;
- Một tiếng còi ngắn là cho phép đi;
- Một tiếng còi dài và một tiếng còi ngắn là cho phép rẽ trái;
- Hai tiếng còi ngắn, thối mạnh là ra hiệu nguy hiểm đi chậm lại;
- Ba tiếng còi ngắn thối nhanh là báo hiệu đi nhanh lên;
- Thối liên tiếp tiếng một, nhiều lần, mạnh là báo hiệu phương tiện dừng lại để

kiểm tra hoặc báo hiệu phương tiện vi phạm.

2.2.2.3 Hiệu lệnh điều khiển giao thông bằng ánh sáng đèn

- Cầm đèn ánh sáng có mặt đỏ giơ cao hướng về phía phương tiện đang chạy tới.

* Trường hợp khi có tín hiệu hoặc hiệu lệnh phải dừng lại, nếu đã đi vượt qua vạch dừng tại các nơi đường giao nhau mà dừng lại sẽ gây mất an toàn giao thông thì được phép đi tiếp; người đi bộ còn đang đi ở lòng đường thì nhanh chóng đi hết hoặc dừng lại ở đảo an toàn, nếu không có đảo thì dừng lại ở vạch sơn phân chia hai dòng phương tiện giao thông đi ngược chiều.

* Trường hợp người điều khiển chỉ gây chỉ huy giao thông vào hướng xe nào thì xe ở hướng đó phải dừng lại.

2.3. Hiệu lệnh của thanh tra giao thông, công chức thanh tra điều khiển giao thông

2.3.1. Các trường hợp dừng phương tiện đường bộ

Thanh tra viên, công chức thanh tra được phép dừng phương tiện đường bộ trong các trường hợp sau đây:

1. Buộc chấm dứt hành vi vi phạm theo quy định tại Điều 55 của Luật Xử lý vi phạm hành chính.
2. Khi phát hiện phương tiện có các dấu hiệu theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều 86 Quy định, cụ thể như sau:
 - a) Vượt quá tải trọng cho phép của cầu, đường bộ;
 - b) Vượt khổ giới hạn cho phép của cầu, đường bộ;
 - c) Xe bánh xích lưu thông trực tiếp trên đường mà không thực hiện biện pháp bảo vệ đường theo quy định;
 - d) Đổ đất, vật liệu xây dựng, các phế liệu khác trái phép lên đường bộ hoặc vào hành lang an toàn đường bộ.

2.3.2. Hiệu lệnh dừng phương tiện đường bộ; nhiệm vụ và quyền hạn của thanh tra đường bộ khi dừng phương tiện

- a) Hiệu lệnh dừng phương tiện được thực hiện thông qua tín hiệu dừng phương

tiện, bao gồm:

- Bảng gậy chỉ huy giao thông hoặc biển hiệu lệnh STOP;
- Còi, loa pin cầm tay, loa điện gắn trên phương tiện;
- Barie hoặc rào chắn.

a) Hiệu lệnh dừng phương tiện bằng gậy chỉ huy giao thông hoặc biển hiệu lệnh STOP khi Thanh tra viên đứng trên đường:

- Thanh tra viên đứng nghiêm tại vị trí an toàn và người điều khiển phương tiện có thể quan sát được, mặt hướng về phía phương tiện giao thông có dấu hiệu vi phạm, tay phải cầm gậy chỉ huy giao thông (hoặc biển hiệu lệnh STOP) theo phương song song với mặt đất, lòng bàn tay giữ cho gậy chỉ huy giao thông (hoặc cán vọt biển hiệu lệnh STOP) ở vị trí thẳng đứng.

- Người điều khiển phương tiện nhận được tín hiệu phải giảm tốc độ, đồng thời tuân theo sự hướng dẫn của Thanh tra viên dùng gậy chỉ huy giao thông đỗ xe vào vị trí phù hợp và an toàn để thực hiện việc kiểm tra.

c) Hiệu lệnh dừng phương tiện bằng gậy chỉ huy giao thông hoặc biển hiệu lệnh STOP khi Thanh tra viên ngồi trên phương tiện giao thông:

- Thanh tra viên cầm gậy chỉ huy giao thông hoặc biển hiệu lệnh STOP đưa sang ngang phía phương tiện có dấu hiệu vi phạm để người điều khiển phương tiện có thể nhìn thấy. Trường hợp phương tiện của Thanh tra đường bộ đi cùng chiều và ở phía sau phương tiện có dấu hiệu vi phạm, thanh tra viên dùng loa yêu cầu người điều khiển phương tiện dừng lại.

- Người điều khiển phương tiện nhận được tín hiệu phải giảm tốc độ và dừng lại vào vị trí theo hướng dẫn của Thanh tra đường bộ đỗ vào vị trí thích hợp để thực hiện việc kiểm tra.

3. HIỆU LỰC CỦA NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG

Tất cả các lái xe, người đi bộ đều phải chấp hành nghiêm chỉnh hiệu lệnh của người điều khiển giao thông, kể cả trong trường hợp hiệu lệnh trái với tín hiệu của đèn điều khiển giao thông, biển báo hiệu hoặc vạch kẻ đường.

4. ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG BẰNG TÍN HIỆU ĐÈN

4.1. Điều khiển giao thông bằng đèn tín hiệu ba màu

1) Đèn tín hiệu giao thông có ba màu: Xanh, vàng và đỏ, có dạng hình tròn, lắp theo chiều thẳng đứng hoặc nằm ngang như hình vẽ 2-1.

- Thứ tự lắp đèn theo chiều thẳng đứng: Đèn đỏ ở trên, đèn vàng ở giữa và đèn xanh ở dưới như hình vẽ 2-1.

- Thứ tự lắp đèn theo chiều ngang: Đèn đỏ ở phía bên trái; đèn vàng ở giữa và đèn xanh ở bên phải theo chiều lưu thông như hình vẽ 2-1.

2) Ý nghĩa của từng màu quy định như sau:

a) Tín hiệu xanh: cho phép đi;

b) Tín hiệu đỏ: báo hiệu phải dừng lại trước vạch dừng xe. Nếu không có vạch sơn “Vạch dừng xe”, thì phải dừng trước đèn tín hiệu theo chiều đi.

c) Tín hiệu vàng: báo hiệu sự thay đổi tín hiệu của đèn xanh sang đỏ. Tín hiệu vàng bật sáng, người điều khiển phương tiện phải cho xe dừng trước vạch sơn “Vạch dừng xe”. Nếu không có vạch sơn “Vạch dừng xe”, thì phải dừng phía trước đèn tín hiệu theo chiều đi. Trường hợp phương tiện đã tiến sát đèn hoặc đã vượt quá vạch sơn “Vạch dừng xe”, nếu dừng lại sẽ nguy hiểm thì phải nhanh chóng đi tiếp ra khỏi nơi giao nhau.

d) Tín hiệu vàng nhấp nháy: báo hiệu được đi nhưng phải chú ý và thận trọng quan sát, nhường đường cho người đi bộ sang đường hoặc các phương tiện khác theo quy định của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4.2. Đèn phụ

a) Nếu đèn có lắp đèn phụ hình mũi tên màu xanh thì các loại phương tiện giao thông chỉ được đi khi tín hiệu mũi tên bật sáng cho phép. Tín hiệu mũi tên cho phép rẽ trái thì đồng thời cho phép quay đầu nếu không có báo hiệu cấm quay đầu khác.

b) Nếu đèn phụ có hình của một loại phương tiện giao thông nào đó xanh thì chỉ loại phương tiện đó được phép đi.

c) Khi tín hiệu mũi tên màu xanh được bật sáng cùng một lúc với tín hiệu đỏ hoặc vàng thì các phương tiện đi theo hướng mũi tên nhưng phải nhường đường cho các loại phương tiện đi từ các hướng khác đang được phép đi.

d) Khi tín hiệu mũi tên màu đỏ được bật sáng cùng lúc với tín hiệu đèn chính màu xanh thì phương tiện không được đi theo hướng mũi tên. Những nơi bố trí mũi tên màu đỏ phải bố trí làn chờ cho các xe đi hướng đang có đèn màu đỏ.

e) Khi tín hiệu màu đỏ có hình của một loại phương tiện nào đó bật sáng cùng lúc với tín hiệu đèn chính màu xanh thì loại phương tiện đó không được đi. Những nơi có bố trí đèn hình phương tiện màu đỏ thì phải bố trí làn chờ cho phương tiện đó.

4.3. Điều khiển giao thông bằng đèn hai màu

a) Điều khiển giao thông đối với người đi bộ bằng loại đèn hai màu: khi tín hiệu màu đỏ có tín hiệu hình người tư thế đứng hoặc chữ viết "Dừng lại"; khi tín hiệu màu xanh, có hình người tư thế đi hoặc chữ viết "Đi".

Người đi bộ chỉ được phép đi qua đường khi tín hiệu đèn xanh bật sáng và đi trong hàng định gấn trên mặt đường hoặc vạch sơn dành cho người đi bộ qua đường. Tín hiệu đèn xanh nhấp nháy báo hiệu chuẩn bị chuyển sang tín hiệu màu đỏ; người đi bộ lúc này không nên bắt đầu đi ngang qua đường.

b) Loại đèn hai màu xanh và đỏ không nhấp nháy dùng để điều khiển giao thông ở những nơi giao nhau với đường sắt, bến phà, cầu cất, dải cho máy bay lên xuống ở độ cao không lớn v.v... Đèn xanh bật sáng: cho phép các phương tiện giao thông được đi. Đèn đỏ bật sáng: cấm đi. Hai đèn xanh và đỏ không được cùng bật sáng một lúc.

c) Loại đèn đỏ hai bên thay nhau nhấp nháy nơi giao nhau với đường sắt, khi bật sáng thì mọi phương tiện phải ngừng lại và chỉ được đi khi đèn tắt. Ngoài ra để gây chú ý, ngoài đèn đỏ nhấp nháy còn trang bị thêm chuông điện hoặc tiếng nói nhắc nhở có tàu hỏa.

4.4. Điều khiển giao thông bằng đèn tín hiệu hai màu treo trên phần đường xe chạy

Để điều khiển giao thông cho từng loại phương tiện trên từng làn riêng có thể áp dụng đèn tín hiệu gồm 2 màu treo trên phần đường xe chạy, tín hiệu xanh có hình mũi tên chỉ xuống dưới, tín hiệu đỏ có hình hai gạch chéo. Những tín hiệu của đèn này có ý nghĩa như sau:

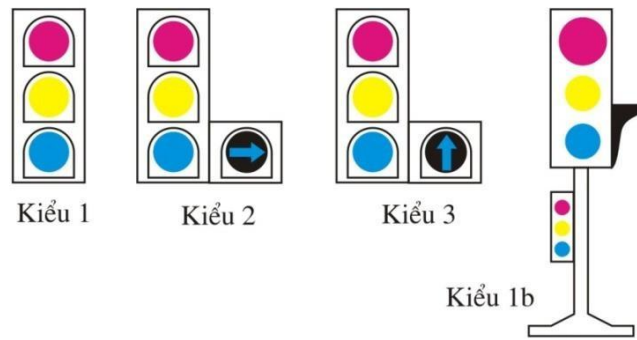
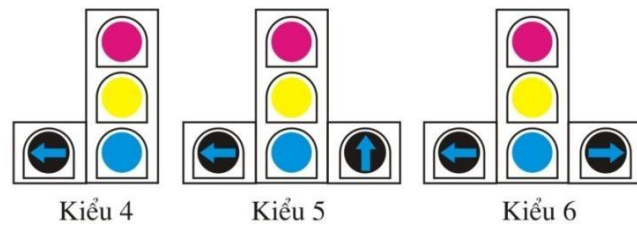
- Tín hiệu xanh cho phép đi ở trên làn đường có mũi tên chỉ;
- Tín hiệu đỏ cấm đi ở trên làn đường có treo tín hiệu màu đỏ.

5. HIỆU LỰC CỦA ĐÈN TÍN HIỆU

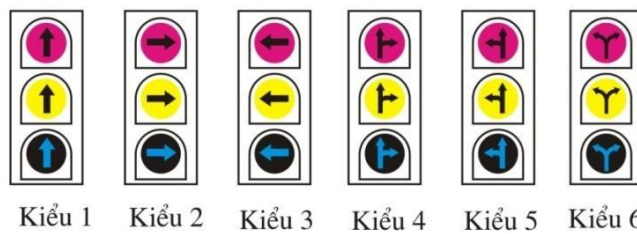
Ở nơi đường giao nhau vừa có đèn tín hiệu vừa có biển báo hiệu và vạch sơn thì lái xe phải tuân theo hiệu lệnh của đèn tín hiệu. Trong trường hợp không sử dụng đèn tín hiệu để điều khiển giao thông theo từng làn đường riêng thì tín hiệu đèn có tác dụng cho toàn bộ phần đường xe chạy theo hướng xe đến. Trong trường hợp đèn tín hiệu tắt hoặc có đèn tín hiệu vàng nhấp nháy thì lái xe phải tuân theo biển báo hiệu và vạch sơn theo thứ tự hiệu lực đã quy định.

CÁC DẠNG ĐÈN TÍN HIỆU

DẠNG 1



DẠNG 2



DẠNG 3



DẠNG 4



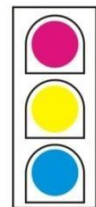
DẠNG 5



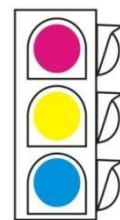
DẠNG 7



DẠNG 8



DẠNG 6



Các đèn nhìn nghiêng

Hình 2-1

6. XE ƯU TIÊN VÀ TÍN HIỆU CỦA XE ƯU TIÊN

2.6.1. Xe ưu tiên đi trước xe khác khi qua đường giao nhau từ bất kỳ hướng nào tới theo thứ tự:

1. Xe chữa cháy đi làm nhiệm vụ;
2. Xe quân sự, xe công an đi làm nhiệm vụ khẩn cấp; đoàn xe có xe cảnh sát dẫn đường;
3. Xe cứu thương đang thực hiện nhiệm vụ cấp cứu;
4. Xe hộ đê, xe đi làm nhiệm vụ khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật;
5. Đoàn xe tang.

2.6.2. Xe ưu tiên, khi làm nhiệm vụ có tín hiệu còi, cờ, đèn theo quy định không bị hạn chế tốc độ; được phép đi vào đường ngược chiều, các đường khác có thể đi được, kể cả khi có tín hiệu đèn đỏ và chỉ phải tuân theo chỉ dẫn của người điều khiển giao thông.

2.6.3 Tín hiệu của xe ưu tiên đi làm nhiệm vụ:

a) Xe chữa cháy có đèn quay hoặc đèn chớp phát sáng màu đỏ hoặc xanh gắn trên nóc xe và có còi phát tín hiệu ưu tiên.

b) Tín hiệu của xe quân sự đi làm nhiệm vụ khẩn cấp có đèn quay hoặc đèn chớp phát sáng màu đỏ gắn trên nóc xe, cờ hiệu quân sự cắm ở đầu xe phía bên trái người lái; có còi phát tín hiệu ưu tiên; Xe máy có đèn quay hoặc đèn chớp phát sáng màu đỏ gắn ở càng xe phía trước hoặc phía sau; cờ hiệu quân sự cắm ở đầu xe; có còi phát tín hiệu ưu tiên.

c) Tín hiệu của xe công an đi làm nhiệm vụ khẩn cấp có đèn quay hoặc đèn chớp phát sáng màu xanh hoặc đỏ gắn trên nóc xe, cờ hiệu công an cắm ở đầu xe phía bên trái người lái; có còi phát tín hiệu ưu tiên; Xe máy có đèn quay hoặc đèn chớp phát sáng màu xanh hoặc đỏ gắn ở càng xe phía trước hoặc phía sau, cờ hiệu công an cắm ở đầu xe; có còi phát tín hiệu ưu tiên.

d) Tín hiệu của xe cảnh sát giao thông dẫn đường có đèn quay hoặc đèn chớp phát sáng màu xanh - đỏ gắn trên nóc xe, cờ hiệu Công an cắm ở đầu xe phía bên trái người lái; có còi phát tín hiệu ưu tiên; Xe máy có đèn quay hoặc đèn chớp phát sáng màu xanh hoặc đỏ gắn ở càng xe phía trước hoặc phía sau; cờ hiệu công an cắm ở đầu xe; có còi phát tín hiệu ưu tiên.

e) Tín hiệu của xe cứu thương đang thực hiện nhiệm vụ cấp cứu có đèn quay hoặc đèn chớp phát sáng màu đỏ gắn trên nóc xe; có còi phát tín hiệu ưu tiên.

f) Tín hiệu của xe hộ đê, xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật có cờ hiệu “HỘ ĐÊ” cắm ở đầu xe phía bên trái người lái;

Xe đi làm nhiệm vụ khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh hoặc xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật thực hiện như sau:

- Xe đi làm nhiệm vụ khắc phục sự cố thiên tai, dịch bệnh có biển hiệu riêng.
- Xe đi làm nhiệm vụ trong tình trạng khẩn cấp theo quy định của pháp luật có cờ hiệu “TÌNH TRẠNG KHẨN CẤP” cắm ở đầu xe phía bên trái người lái.

2.6.4. Sử dụng tín hiệu của xe ưu tiên:

Xe được quyền ưu tiên chỉ được sử dụng tín hiệu ưu tiên khi đi làm nhiệm vụ và thiết bị phát tín hiệu ưu tiên trên xe phải được cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép sử dụng.

Các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ không thuộc loại xe được quyền ưu tiên thì không được lắp đặt, sử dụng còi, cờ, đèn phát tín hiệu ưu tiên. Xe được quyền ưu tiên phải lắp đặt, sử dụng tín hiệu còi, cờ, đèn ưu tiên đúng quy định.

Khi có tín hiệu của xe được quyền ưu tiên, người tham gia giao thông phải nhanh chóng giảm tốc độ, tránh hoặc dừng lại sát lề đường bên phải để nhường đường. Không được gây cản trở xe được quyền ưu tiên.

CHƯƠNG III

BIỂN BÁO HIỆU

1. PHÂN NHÓM VÀ HIỆU LỰC CỦA BIỂN BÁO HIỆU

1.1. Phân nhóm biển báo hiệu

Biển báo hiệu đường bộ được chia thành 5 nhóm cơ bản sau đây: biển báo cấm; biển hiệu lệnh; biển báo nguy hiểm và cảnh báo; biển chỉ dẫn; biển phụ, biển viết bằng chữ. Ngoài ra còn có biển báo giao thông có thông tin thay đổi (biển báo VMS).

Biển báo hiệu trên đường cao tốc và đường đối ngoại phải phù hợp với các quy định nêu tại các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

a) *Nhóm biển báo cấm* là nhóm biển biểu thị các điều cấm mà người tham gia giao thông không được vi phạm. Biển báo cấm chủ yếu có dạng hình tròn, viền đỏ, nền màu trắng, trên nền có hình vẽ hoặc chữ số, chữ viết màu đen thể hiện điều cấm, trừ một số trường hợp đặc biệt.

b) *Nhóm biển hiệu lệnh* là nhóm biển để báo các hiệu lệnh phải chấp hành. Người tham gia giao thông phải chấp hành các hiệu lệnh trên biển báo (trừ một số biển đặc biệt). Các biển có dạng hình tròn trên nền xanh lam có hình vẽ màu trắng đặc trưng cho hiệu lệnh nhằm báo cho người tham gia giao thông biết.

c) *Nhóm biển báo nguy hiểm và cảnh báo* là nhóm biển báo cho người tham gia giao thông biết trước các nguy hiểm trên đường để chủ động phòng ngừa kịp thời. Biển chủ yếu có hình tam giác đều, viền đỏ, nền màu vàng, trên có hình vẽ màu đen mô tả sự việc cần báo hiệu.

d) *Nhóm biển chỉ dẫn* là nhóm biển báo dùng để cung cấp thông tin và các chỉ dẫn cần thiết cho người tham gia giao thông. Biển chỉ dẫn chủ yếu có hình chữ nhật hoặc hình vuông hoặc hình mũi tên, nền màu xanh.

e) *Nhóm biển phụ, biển viết bằng chữ* là nhóm biển nhằm thuyết minh bổ sung nội dung biển chính hoặc được sử dụng độc lập.

f) *Biển báo giao thông có thông tin thay đổi* (biển báo VMS) là biển báo điện tử có thể thay đổi thông tin trên cùng một mặt biển. Biển được sử dụng khi thông tin hiển thị trên biển báo cần phải thay đổi tùy theo tình huống giao thông. Tùy theo mục đích, thông tin trên biển có thể là chỉ dẫn, cấm, hiệu lệnh hoặc báo nguy hiểm và cảnh báo. Biển không được dùng để quảng cáo, sử dụng hình hoạt họa, nhấp nháy, các hình có tính chất di chuyển.

Khi ở một vị trí đã có biển báo có thông tin tĩnh đồng thời lại có thêm biển báo có thông tin thay đổi mà hai biển này có ý nghĩa khác nhau thì người tham gia giao thông phải chấp hành hiệu lệnh của biển báo hiệu có thông tin thay đổi.

1.2. Hiệu lực của biển báo hiệu theo chiều ngang đường

a) Hiệu lực của các loại biển báo nguy hiểm và cảnh báo và biển chỉ dẫn có

giá trị trên tất cả các làn đường của chiều xe chạy.

b) Hiệu lực của các loại biển báo cấm và biển hiệu lệnh có thể có giá trị trên tất cả các làn đường hoặc chỉ có giá trị trên một hoặc một số làn đường theo biển báo trên đường

c) Biển báo khi sử dụng độc lập thì người tham gia giao thông phải tuân theo ý nghĩa của biển báo. Biển báo khi sử dụng kết hợp với đèn tín hiệu thì người tham gia giao thông phải tuân theo ý nghĩa, hiệu lệnh của cả biển báo và đèn tín hiệu theo thứ tự quy định tại Quy định.

2. BIỂN BÁO CẤM

2.1. Tác dụng và cách nhận biết

Biển báo cấm để biểu thị các điều cấm. Người tham gia giao thông phải chấp hành những điều cấm mà nội dung biển đã thể hiện.

Nhóm biển báo cấm có mã P (cấm) và DP (hết cấm) được đánh số thứ tự từ biển số 101 đến biển số 140; để biểu thị các điều cấm mà người tham gia giao thông không được vi phạm.

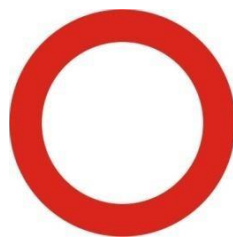
Các biển báo cấm chủ yếu có dạng hình tròn, viền đỏ (trừ biển DP.133, DP.134, DP.135 có viền xanh). Nền màu trắng (trừ nhóm biển cấm dừng và đỗ xe có nền màu xanh), trên nền có hình vẽ hoặc chữ số, chữ viết màu đen thể hiện điều cấm hoặc hạn chế sự đi lại của người và phương tiện tham gia giao thông.

2.2. Ý nghĩa các loại biển báo cấm

- *Biển số P.101 “Đường cấm”*

Biển báo đường cấm các loại phương tiện tham gia giao thông đi lại cả hai hướng, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.

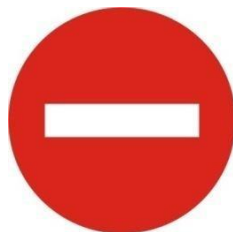
Nếu có biển báo đường cấm kèm theo hàng rào chắn ngang trước phần xe chạy thì các xe được ưu tiên cũng không được phép đi vào



P.101

- ***Biển số P.102 “Cấm đi ngược chiều”***

Biển báo đường cấm tất cả các loại phương tiện tham gia giao thông đi vào theo chiều đặt biển, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.



P.102

- ***Biển số P.103a “Cấm xe ô tô”***

Biển báo đường cấm tất cả các loại xe cơ giới kể cả xe máy 3 bánh có thùng đi qua, trừ xe máy 2 bánh, xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các xe được ưu tiên theo Quy định.



P.103a

- ***Biển số P.103b “Cấm xe ô tô rẽ phải”***

Biển báo đường cấm xe ô tô rẽ phải (kể cả xe máy 3 bánh có thùng), trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.



P.103b



P.103c

- ***Biển số P.103c “Cấm xe ô tô rẽ trái”***

Biển báo đường cấm xe ô tô rẽ trái (kể cả xe máy 3 bánh có thùng), trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.

- **Biển số P.104 “Cấm xe máy”**

Biển báo đường cấm tất cả các loại xe máy đi qua, trừ các loại xe được ưu tiên theo Quy định.



P. 104

- **Biển số P.105 “Cấm xe ô tô và xe máy”**

Biển báo đường cấm tất cả xe cơ giới và xe máy đi qua trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.



P.105

- **Biển số P.106 (a, b) “Cấm xe ô tô tải” và biển P.106c “Cấm các xe chở hàng nguy hiểm”**

a) Biển số P.106a báo đường cấm tất cả các loại xe ô tô tải đi qua, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định. Biển có hiệu lực cấm đối với cả máy kéo và các xe máy chuyên dùng.



P.106a

b) Biển số P.106b báo đường cấm các loại xe ô tô tải có khối lượng chuyên chở (theo Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ) lớn hơn 2,5 tấn đi qua (chữ số tấn ghi bằng màu trắng trên hình vẽ xe) đi vào. Biển có hiệu lực cấm đối với cả máy kéo và các xe máy chuyên dùng.



P.106b

- c) Biển số P.106c báo đường cấm các loại xe chở hàng nguy hiểm



P.106c

- **Biển số P.107 “Cấm xe ô tô khách và xe ô tô tải”**

Biển báo đường cấm xe ô tô chở khách và các loại xe ô tô tải, kể cả các loại máy kéo và xe máy chuyên dùng đi qua, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.



P.107

- **Biển số P.107a “Cấm xe ô tô khách”**

Biển báo đường cấm ô tô chở khách đi qua, trừ các xe ưu tiên theo Quy định. Biển này không cấm xe buýt.



P.107a

- **Biển số P.107b "Cấm xe ô tô taxi"**

Biển báo đường cấm xe ô tô taxi đi lại. Trường hợp cấm xe ô tô taxi theo giờ thì đặt biển phụ ghi giờ cấm.



P.107b

- **Biển số P.108 "Cấm xe kéo rơ-moóc"**

Biển báo đường cấm tất cả các loại xe cơ giới kéo theo rơ moóc kể cả xe máy, máy kéo, xe ô tô khách kéo theo rơ moóc đi lại, trừ loại xe ô tô sơ mi rơ moóc và các xe được ưu tiên (có kéo theo rơ moóc) theo Quy định.



P.108

- **Biển số P.108a "Cấm xe sơ-mi-rơ-moóc "**

Biển báo đường cấm các loại xe sơ-mi-rơ-moóc và các xe kéo rơ- moóc trừ các xe được ưu tiên (có dạng xe sơ-mi-rơ-moóc hoặc có kéo theo rơ-moóc) theo quy định.



P.108a

- **Biển số P.109 "Cấm máy kéo"**

Biển báo đường cấm tất cả các loại máy kéo, kể cả máy kéo bánh hơi và bánh xích đi qua.



P. 109

- ***Biển số P.110a “Cấm xe đạp”***

Biển báo đường cấm xe đạp đi qua. Biển này không cấm người dắt xe đạp.



P.110a

- ***Biển số P.110b “Cấm xe đạp thồ”***

Biển báo đường cấm xe đạp thồ đi qua. Biển này không cấm người dắt loại xe này.



P.110b

- ***Biển số P.111a “Cấm xe gắn máy”***

Biển báo đường cấm xe gắn máy đi qua. Biển không có giá trị đối với xe đạp.



P. 111a

- ***Biển số P.111 (b, c) “Cấm xe ba bánh loại có động cơ”***

Biển báo đường cấm xe ba bánh loại có động cơ như xe lam, xe xích lô máy, xe lôi, v.v...





P.111b P.111c

- **Biển số P.111d “Cấm xe ba bánh loại không có động cơ”**

Biển báo đường cấm xe ba bánh loại không có động cơ như xích lô, xe lôi đạp, v.v...



P. 111d

- **Biển số P.112 “Cấm người đi bộ”**

Biển báo đường cấm người đi bộ qua lại.



P. 112

- **Biển số P.113 “Cấm xe người kéo, đẩy”**

Biển báo đường cấm xe thô sơ, chuyển động do người kéo, đẩy đi qua. Biển không có giá trị cấm những xe nôi của trẻ em và phương tiện chuyên dùng để đi lại của những người tàn tật.



P.113

- **Biển số P.121 “Cự ly tối thiểu giữa hai xe”**

Biển báo xe ô tô phải đi cách nhau một khoảng tối thiểu.

Biển có hiệu lực cấm các xe ô tô kể cả các xe được ưu tiên theo Quy định đi cách nhau một cự ly nhỏ hơn trị số ghi trên biển.



P.121

- **Biển số P.123a “Cấm rẽ trái”**

Biển có hiệu lực cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ) rẽ sang phía trái ở những vị trí đường giao nhau, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định. Biển không có giá trị cấm quay đầu xe.



P.123a

- **Biển số P.123b “Cấm rẽ phải”**

Biển có hiệu lực cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ) rẽ sang phía phải ở những vị trí đường giao nhau, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định. Biển không có giá trị cấm quay đầu xe.



P.123b

- **Biển số P.124a “Cấm quay đầu xe”**

Biển báo đường cấm các loại xe (cơ giới và thô sơ) quay đầu (theo kiểu chữ U), trừ các xe được ưu tiên theo Quy định. Chiều mũi tên phù hợp với chiều cấm quay đầu xe. Biển không có giá trị cấm rẽ trái để đi sang hướng đường khác.



P.124a

- **Biển số P.124b “Cấm xe ô tô quay đầu xe”**

Biển báo cấm xe ô tô và xe máy 3 bánh (side car) quay đầu (theo kiểu chữ U), trừ các xe được ưu tiên theo Quy định. Biển không có giá trị cấm rẽ trái để đi sang đường khác. Chiều mũi tên phù hợp với chiều cấm xe ô tô quay đầu.



P.124b

- **Biển số P.124c “Cấm rẽ trái và quay đầu xe”**

Biển báo cấm các loại xe rẽ trái đồng thời cấm quay đầu, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.



P.124c

- **Biển số P.124d “Cấm rẽ phải và quay đầu xe”**

Biển báo cấm các loại xe rẽ phải đồng thời cấm quay đầu, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.



P.124d

- **Biển số P.124e “Cấm ô tô rẽ trái và quay đầu xe”**

Biển báo cấm xe ô tô rẽ trái và đồng thời cấm quay đầu, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.



P. 124e

- **Biển số P.124f “Cấm ô tô rẽ phải và quay đầu xe”**

Biển báo cấm xe ô tô rẽ phải và đồng thời cấm quay đầu, trừ các xe được ưu tiên

theo Quy định.



P.124f

- ***Biển số P.125 “Cấm vượt”***

Biển có hiệu lực cấm tất cả các loại xe cơ giới vượt nhau (kể cả các xe được ưu tiên theo Quy định) nhưng được phép vượt xe máy 2 bánh, xe gắn máy.

Biển hết hiệu lực cấm khi có biển số P.133 “Hết cấm vượt” hoặc đến chỗ có biển số P.135 “Hết tất cả các lệnh cấm” nếu đồng thời có nhiều biển cấm khác hết tác dụng.



P.125

- ***Biển số P.127 “Tốc độ tối đa cho phép”***

Biển có hiệu lực cấm tất cả các loại xe cơ giới chạy với tốc độ tối đa vượt quá trị số ghi trên biển (tính bằng km/h), trừ các xe được ưu tiên theo Quy định. Người điều khiển phương tiện căn cứ vào điều kiện cụ thể khác như khí hậu, thời tiết, tình trạng mặt đường, tình hình giao thông, phương tiện, điều kiện sức khỏe để điều khiển phương tiện với tốc độ phù hợp, an toàn và không quá trị số ghi trên biển.

Biển có hiệu lực từ chỗ đặt biển đến chỗ có biển “Hết hạn chế tốc độ tối đa” hoặc đến chỗ có biển “Hết tất cả các lệnh cấm” nếu đồng thời có nhiều biển cấm khác hết tác dụng.



P.127

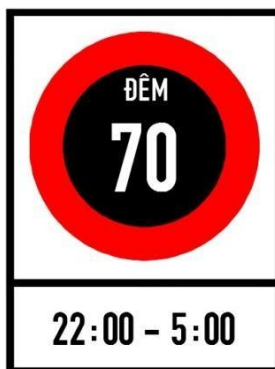
- ***Biển số P.127a “Tốc độ tối đa cho phép về ban đêm”***

Biển có hiệu lực cấm tất cả các loại xe cơ giới đường bộ chạy ban đêm với tốc độ tối đa vượt quá trị số ghi trên biển (tính bằng km/h), trừ một số trường hợp ưu tiên theo Quy định.

Biển chỉ có hiệu lực trong thời gian ghi trên biển và trong phạm vi từ vị trí đặt

biển đến vị trí biển số R.421 “Hết đoạn đường qua khu đông dân cư”. Biển được đặt sau vị trí biển số R.420 “Đoạn đường qua khu đông dân cư”.

Trong phạm vi hiệu lực của biển P.127a, nếu gặp biển số P.127 thì người lái phải tuân thủ theo giá trị tốc độ tối đa quy định ghi trên biển số P.127.



P.127a

- Biển số P.127b "Biển ghép tốc độ tối đa cho phép trên từng làn đường"

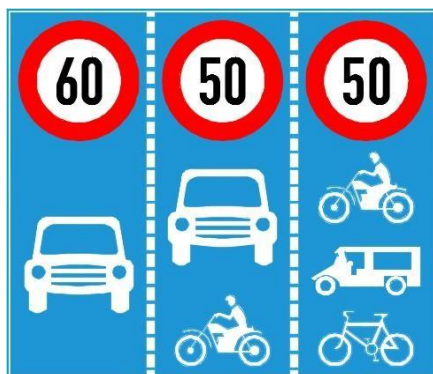
Biển có hiệu lực cấm tất cả các loại xe cơ giới đường bộ chạy với tốc độ tối đa vượt quá trị số ghi trên biển (tính bằng km/h) trên từng làn đường, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.



P.127b

- Biển số P.127c "Biển ghép tốc độ tối đa cho phép theo phương tiện, trên từng làn đường"

Biển có hiệu lực cấm từng loại xe cơ giới đường bộ chạy với tốc độ tối đa vượt quá trị số ghi trên biển (tính bằng km/h) trên từng làn đường, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định. Các loại phương tiện phải đi đúng làn đường và tuân thủ tốc độ tối đa cho phép trên làn đường đó.



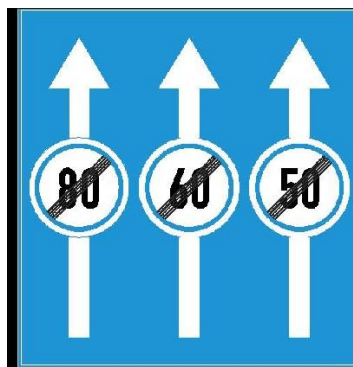
P.127c

- Biển số P.127d "Biển hết hạn chế tốc độ tối đa cho phép theo biển ghép"

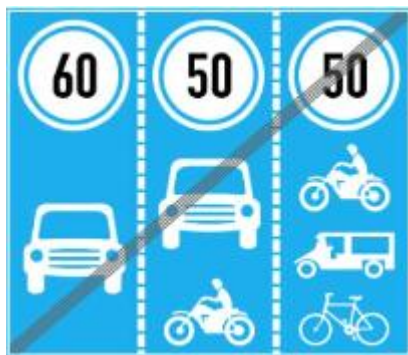
Biển có giá trị báo cho người tham gia giao thông biết hiệu lực của biển số P.127b, và P.127c hết tác dụng. Kể từ biển này, các xe được phép chạy với tốc độ tối đa đã quy định trong Quy định. Trường hợp "Hết tất cả các lệnh cấm" đặt biển số DP.135.



DP.127a



DP.127b



DP.127c

- Biển số P.128 "Cấm sử dụng còi"

Biển báo cấm các loại xe cơ giới sử dụng còi. Chiều dài có hiệu lực của biển cấm sử dụng còi được báo bằng biển số S.501 "Phạm vi tác dụng của biển" đặt dưới biển chính (hoặc từ vị trí đặt biển đến vị trí đặt biển số DP.135 "Hết tất cả các lệnh cấm" nếu đồng thời có nhiều biển cấm khác hết tác dụng).



P.128

- **Biển số P.129 “Kiểm tra”**

Biển báo nơi đặt trạm kiểm tra, các loại phương tiện vận tải qua đó phải dừng lại để làm thủ tục kiểm tra, kiểm soát theo quy định.



P.129

- **Biển số P.130 “Cấm dừng xe và đỗ xe”**

Biển có hiệu lực cấm các loại xe cơ giới đường bộ dừng và đỗ ở phía đường có đặt biển, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định (dừng xe là đứng yên, không được tắt động cơ và người lái xe không được rời tay lái). Hiệu lực cấm của biển bắt đầu từ vị trí đặt biển đến nơi đường giao nhau hoặc đến vị trí quy định nơi đỗ xe, dừng xe (hoặc đến vị trí đặt biển số P.135 “Hết tất cả các lệnh cấm” nếu đồng thời có nhiều biển cấm khác hết tác dụng).

Trong phạm vi có hiệu lực của biển, nếu có chỗ mở dải phân cách cho phép xe quay đầu thì cần đặt thêm biển nhắc lại.



P.130

- **Biển số P.131a “Cấm đỗ xe”**

Biển số có hiệu lực cấm các loại xe cơ giới đỗ ở phía đường có đặt biển vào bất

kỳ ngày nào, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.

Trong phạm vi có hiệu lực của biển, nếu có chỗ mở dải phân cách cho phép xe quay đầu thì cần đặt thêm biển nhắc lại.



P.131a

- ***Biển số 131b “Cấm đỗ xe vào những ngày lễ”***

Biển có hiệu lực cấm các loại xe cơ giới đỗ ở phía đường có đặt biển vào những ngày lễ, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.

Trong phạm vi có hiệu lực của biển, nếu có chỗ mở dải phân cách cho phép xe quay đầu thì cần đặt thêm biển nhắc lại.



P.131b

- ***Biển số P.131c “Cấm đỗ xe vào những ngày chẵn”***

Biển có hiệu lực cấm các loại xe cơ giới đỗ ở phía đường có đặt biển vào những ngày chẵn, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.

Trong phạm vi có hiệu lực của biển, nếu có chỗ mở dải phân cách cho phép xe quay đầu thì cần đặt thêm biển nhắc lại.



P.131c

- ***Biển số P.132 “Nhường đường cho xe cơ giới đi ngược chiều qua đường hẹp”***

Biển báo cho các loại xe (cơ giới và thô sơ), kể cả các xe được ưu tiên theo Quy định đi theo chiều nhìn thấy biển phải nhường đường cho các loại xe cơ giới đi theo chiều hướng lại qua các đoạn đường hẹp hoặc cầu hẹp.



P.132

- **Biển số DP.133 “Hết cấm vượt”**

Biển báo cho người lái xe biết hiệu lực của biển số P.125 “Cấm vượt” và biển số P.126 “Cấm ô tô tải vượt” hết tác dụng.



DP.133

- **Biển số DP.134 “Hết tốc độ tối đa cho phép”**

Biển báo cho người lái xe biết hiệu lực của biển số P.127 “Tốc độ tối đa cho phép” hết tác dụng. Kể từ biển này, các xe được phép chạy với tốc độ tối đa đã quy định.



DP.134

- ***Biển số DP.135 “Hết tất cả các lệnh cấm”***

Biển báo cho người lái xe biết hiệu lực của biển số P.121 “Cự ly tối thiểu giữa hai xe” và các biển cấm khác từ biển số P.125 đến P.131 (a,b,c) được đặt trước đó cùng hết tác dụng.



DP.135

- ***Biển số P.136 “Cấm đi thẳng”***

Biển được đặt trước nơi đường giao nhau và có hiệu lực cấm tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ (cơ giới và thô sơ) đi thẳng ở nơi đường giao nhau. Nếu có quy định cấm về thời gian và loại xe thì có biển báo phụ thời gian hoặc kèm theo hình vẽ loại xe cấm.



P.136

- ***Biển số P.137 “Cấm rẽ trái và rẽ phải ”***

Biển được đặt trước nơi đường giao nhau và có hiệu lực cấm tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ (trừ xe ưu tiên theo quy định) rẽ trái và rẽ phải ở nơi đường giao nhau. Nếu có quy định cấm về thời gian và loại xe thì có biển báo phụ thời gian hoặc kèm theo hình vẽ loại xe cấm.



P.137

- ***Biển số P.138 “Cấm đi thẳng, rẽ trái”***

Biển được đặt trước nơi đường giao nhau và có hiệu lực cấm tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ (trừ xe ưu tiên theo quy định) đi thẳng, rẽ trái ở nơi đường giao nhau. Nếu có quy định cấm về thời gian và loại xe thì có biển báo phụ thời gian hoặc kèm theo hình vẽ loại xe cấm.



P.138

- ***Biển số P.139 “Cấm đi thẳng, rẽ phải”***

Biển được đặt trước nơi đường giao nhau và có hiệu lực cấm tất cả các loại phương tiện giao thông đường bộ (trừ xe ưu tiên theo quy định) đi thẳng, rẽ phải ở nơi đường giao nhau. Nếu có quy định cấm về thời gian và loại xe thì có biển báo phụ thời gian hoặc kèm theo hình vẽ loại xe cấm.



P.139

- ***Biển số P.140 “Cấm xe công nông và các loại xe tương tự”***

Biển báo đường cấm tất cả các loại xe công nông và các loại xe tương tự đi qua.



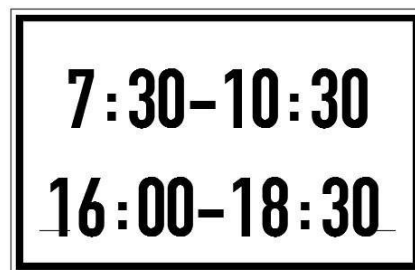
P.140

3.2.3. Biển báo cấm theo giờ

Khi cần báo đường cấm nhiều phương tiện giao thông đường bộ theo giờ trong thành phố, thị xã phải đặt biển phụ số S508 (a,b) dưới biển cấm và có chú thích bằng tiếng Việt, phụ đề tiếng Anh trong biển này.



a) Biển số S.508a



b) Biển số S.508b

2.4. Biển báo cấm nhiều loại phương tiện

Đề báo đường cấm nhiều phương tiện giao thông đường bộ, có thể kết hợp đặt các ký hiệu phương tiện bị cấm trên một biển theo quy định sau:

- Các loại xe cơ giới kết hợp trên một biển;
- Các loại xe thô sơ kết hợp trên một biển;
- Mỗi biển chỉ được phép kết hợp nhiều nhất là hai phương tiện;
- Không được phép kết hợp trên một biển vừa cấm xe thô sơ vừa cấm xe cơ giới;
- Không được phép kết hợp trên một biển vừa cấm người đi bộ vừa cấm các loại phương tiện.

3. BIỂN BÁO NGUY HIỂM VÀ CẢNH BÁO

3.1. Tác dụng và cách nhận biết

Nhóm biển báo nguy hiểm và cảnh báo có mã số W (cảnh báo) được đánh số thứ tự từ biển số W.201 đến biển số W.247; nhằm báo cho người tham gia giao thông biết trước các nguy hiểm trên đường để chủ động phòng ngừa kịp thời. Biển chủ yếu có hình tam giác đều, viền đỏ, nền màu vàng, trên nền có hình vẽ màu đen mô tả sự việc cần báo hiệu.

3.2. Ý nghĩa các loại biển báo nguy hiểm và cảnh báo

- *Biển số W.201 (a, b) “Chỗ ngoặt nguy hiểm”*

Đề báo trước đường sắp đến chỗ ngoặt nguy hiểm:

- + Biển số W.201a “Chỗ ngoặt nguy hiểm vòng bên trái”;
- + Biển số W.201b “Chỗ ngoặt nguy hiểm vòng bên phải”



W.201a



W.201b

- Biển số W.201 (c,d) “Chỗ ngoặt nguy hiểm có nguy cơ lật xe”

Đề báo trước sắp đến chỗ ngoặt nguy hiểm có khả năng gây lật các xe có trọng tâm cao và trọng tải lớn như xe tải, xe buýt giường nằm, xe chở chất lỏng, v.v....:

- + Biển số W.201c chỗ ngoặt nguy hiểm có nguy cơ lật xe bên phải khi đường cong vòng sang trái;
- + Biển số W.201d chỗ ngoặt nguy hiểm có nguy cơ lật xe bên trái khi đường cong vòng bên phải.



W.201c



W.201d

- Biển số W.202(a,b) “Nhiều chỗ ngoặt nguy hiểm liên tiếp”

Biển báo sắp đến đoạn đường ngoặt liên tiếp (có từ ba đoạn cong ngược chiều nhau) rất nguy hiểm, người lái xe cần giảm tốc độ.



W.202a



W.202b

- Biển số W.203 (a, b, c) “Đường bị thu hẹp”

Biển báo sắp đến chỗ một đoạn đường bị hẹp đột ngột:

- + Biển số 203a “Đường bị hẹp cả hai bên”;
- + Biển số 203b “Đường bị hẹp về phía trái”
- + Biển số 203c “Đường bị hẹp về phía phải”.



W.203a



W.203b



W. 203c

- **Biển số W.204 “Đường hai chiều”**

Biển báo hiệu sắp đến đoạn đường chỉ có một làn đường (do sửa chữa hoặc có trở ngại ở một phía đường mà phải tổ chức đi lại cho phương tiện cả hai chiều trên phía đường còn lại) mà tạm thời hay thường xuyên các chiều xe đi và về vẫn phải dùng chung. Khi qua đoạn đường này, lái xe cần thận trọng với xe phía chiều ngược lại.



W.204

- **Biển số W.205 (a, b, c, d, e) “Đường giao nhau”**

Biển báo hiệu sắp đến nơi giao nhau cùng mức của các tuyến đường cùng cấp (không có đường nào ưu tiên) trên cùng một mặt bằng. Biển được đặt trước nơi đường giao nhau ở ngoài phạm vi nội thành, nội thị là chủ yếu. Tùy theo hình dạng nơi giao nhau đặt biển thích hợp (a, b, c, d, e).



W.205a



W.205b



W.205c



W.205d



W.205e

- **Biển số W.206 “Giao nhau chạy theo vòng xuyến”**

Biển báo hiệu nơi giao nhau có bố trí đảo an toàn ở giữa nút giao, các loại xe qua nút giao vòng trái phải đi vòng xuyến quanh đảo an toàn theo chiều mũi tên.



W.206

- *Biển số W.207 (a,b,c,d,e,f,g,h,i,k,l) “Giao nhau với đường không ưu tiên (đường nhánh)”*

Biển báo hiệu đường ưu tiên sắp đến nơi giao nhau với đường không ưu tiên.

Tùy theo hình dạng nơi giao nhau và hướng đường ưu tiên hay không ưu tiên đặt biển phù hợp (a, b,c, d, e, f, g, h, i, k, l). Các xe đi trên đường có đặt biển này được quyền ưu tiên qua nơi giao nhau, chỉ phải nhường đường cho các loại xe được quyền ưu tiên theo Luật An toàn, trật tự giao thông đường bộ.

Tại chỗ đường giao nhau với các ngõ, ngách, hẻm hoặc tương tự, tùy theo điều kiện giao thông có thể xem xét sử dụng biển số W.207 khi cần thiết.

Biển số W.207 (a,b,c,d,e,f,g,h,i,k,l) được đặt trên đường ưu tiên sau khi đã đặt biển số I.401 "Bắt đầu đường ưu tiên" và biển số I.402 "Hết đoạn đường ưu tiên". Biển số I.401 và I.402 được đặt ở đầu và cuối đoạn đường ưu tiên để chỉ dẫn phạm vi đoạn đường ưu tiên.

Biển số W.207d hoặc số W.207e được đặt khi đường ưu tiên giao với nhiều đường không ưu tiên liên tiếp với mật độ lớn, được sử dụng kết hợp với sử dụng biển phụ để xác định phạm vi tác dụng của biển (phạm vi đoạn đường giao với nhiều đường không ưu tiên liên tiếp).



W.207a



W.207b



W.207c



W.207d



W.207e



W.207f



W.207g



W.207h



W.207i



W.207k



W.207l

- Biển số W.208 “Giao nhau với đường ưu tiên (đường chính)”

Biển báo hiệu đường không được ưu tiên sắp đến nơi giao nhau với đường ưu tiên (biển được đặt trên đường không ưu tiên). Các xe đi trên đường có đặt biển này phải nhường đường cho xe đi trên đường ưu tiên khi qua nơi giao nhau, trừ các loại xe được ưu tiên theo quy định.



W.208

- Biển số W.209 “Giao nhau có tín hiệu đèn”

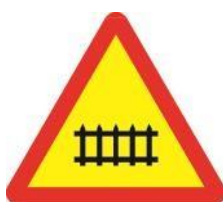
Biển báo hiệu nơi giao nhau có sự điều khiển giao thông bằng tín hiệu đèn.



W.209

- Biển số W.210 “Giao nhau với đường sắt có rào chắn”

Biển báo hiệu sắp đến chỗ giao nhau giữa đường bộ và đường sắt có rào chắn kín hay rào chắn nửa kín ở cả hai bên đường sắt và có nhân viên ngành đường sắt điều khiển giao thông.



W.210

- Biển số W.211 “Giao nhau với đường sắt không có rào chắn”

Biển báo hiệu sắp đến chỗ giao nhau giữa đường bộ và đường sắt không có rào chắn, không có người điều khiển giao thông.



W.211a

- Biển số W.212 “Cầu hẹp”

Biển báo hiệu sắp đến cầu hẹp (loại cầu có chiều rộng phần xe chạy nhỏ hơn hoặc bằng 4,50 m). Khi qua cầu này, lái xe phải đi chậm, quan sát, nhường nhau và dừng lại chờ ở hai đầu cầu.



W.212

- Biển số W.213 “Cầu tạm”

Biển báo hiệu sắp đến cầu tạm (loại cầu được làm để sử dụng tạm thời cho xe qua lại). Khi gặp biển này lái xe cần thận trọng, khi nước ngập nhất thiết không được qua cầu.



W.213

- Biển số W.214 “Cầu quay - cầu cắt”

Biển báo hiệu sắp đến cầu quay, cầu cắt (loại cầu trong từng thời gian có cắt giao thông đường bộ bằng cách quay hoặc nâng nhịp thông thuyền để cho tàu thuyền qua lại). Các phương tiện đi trên đường bộ phải dừng lại chờ đợi.



W.214

- Biển số W.216a “Đường ngầm”

Biển báo hiệu sắp đến những vị trí có đường ngầm (đường tràn), đoạn đường vượt qua sông, suối, khe cạn mà nước có thể chảy tràn qua thường xuyên hoặc khi có lũ.



W.216a

- Biển số W.216b “Đường ngầm có nguy cơ lũ quét”

Biển báo hiệu sắp đến chỗ có đường ngầm (đường tràn), đoạn đường vượt qua sông, suối, khe cạn thường xuyên có lũ quét.



W.216b

- Biển số W.217 “Bến phà”

Biển báo hiệu sắp đến bến phà. Người tham gia giao thông phải tuân theo nội quy bến phà.



W.217

- Biển số W.218 “Cửa chui”

Biển báo hiệu sắp đến chỗ đường có công chắn ngang, kiểu công như công thành, cầu vượt đường bộ dạng cầu vòm, v.v...mà có ảnh hưởng đến giao thông.



W.218

- Biển số W.219 “Dốc xuống nguy hiểm”

Biển báo hiệu sắp đến đoạn đường xuống dốc nguy hiểm. Trị số ghi trong biển chỉ độ dốc thực tế tính bằng %. Chiều dài của đoạn dốc được chỉ dẫn bằng biển số S.501 “Phạm vi tác dụng của biển” đặt bên dưới biển chính. Người lái các phương tiện phải lựa chọn phương thức chạy xe (về số phù hợp kết hợp với phanh bằng động cơ để hãm, hạn chế sử dụng phanh chính trong một thời gian dài) cho phù hợp để xe xuống dốc một cách thuận lợi, an toàn.



W.219

- Biển số W.220 “Dốc lên nguy hiểm”

Biển báo hiệu sắp đến đoạn đường lên dốc nguy hiểm. Trị số ghi trong biển chỉ độ dốc thực tế tính bằng %. Chiều dài của đoạn dốc được chỉ dẫn bằng biển số S.501 “Phạm vi tác dụng của biển” đặt bên dưới biển chính. Người lái các phương tiện phải lựa chọn phương thức chạy xe (về số phù hợp, đủ lực kéo) cho phù hợp để xe lên dốc một cách thuận lợi, an toàn.



W.220

- **Biển số W.221 (a, b) “Đường không bằng phẳng”**

Biển báo hiệu sắp đến đoạn đường có mặt đường không bằng phẳng, lồi lõm, v.v... xe chạy với tốc độ cao sẽ nguy hiểm.

+ **Biển số W.221a “Đường lồi lõm”** đặt trong trường hợp đường đang tốt, xe chạy nhanh lại đột ngột chuyển sang những đoạn lồi lõm, gập ghềnh, ổ gà, lượn sóng;

+ **Biển số W.221b “Đường có gờ giảm tốc”** để cảnh báo xe đi chậm trước khi qua những điểm có gờ giảm tốc phía trước hoặc những vị trí tiếp giáp với đầu cầu, cống bị lún, võng.



W.221a



W. 221b

- **Biển số W.222a “Đường trơn”**

Biển báo hiệu sắp đến đoạn đường có thể xảy ra trơn trượt đặc biệt là khi thời tiết xấu, mưa phùn. Khi gặp biển này, lái xe cần thận trọng tránh hãm phanh, tăng ga, sang số đột ngột hoặc cho xe chạy với tốc độ cao.



W.222a

- **Biển số W.222b “Lề đường nguy hiểm”**

Biển báo những nơi lề đường không ổn định, khi xe đi vào dễ gây văng đất đá hoặc bánh xe quay tại chỗ.



W.222b

- **Biển số 223 (a, b) “Vách núi nguy hiểm”**

Biển báo hiệu sắp đến đoạn đường đi sát vách núi, vừa hẹp vừa hạn chế tầm nhìn, nguy hiểm. Người tham gia giao thông phải cẩn thận.



223a



223b

Biển số 223a “Vách núi nằm ở bên trái đường”; Biển số 223b “Vách núi nằm ở bên phải đường”

- Biển số W.224 “Đường người đi bộ cắt ngang”

Biển báo hiệu sắp đến phần đường dành cho người đi bộ sang qua đường. Gặp biển này các xe phải giảm tốc độ, nhường ưu tiên cho người đi bộ và chỉ được chạy xe khi không gây nguy hiểm cho người đi bộ.



W.224

- Biển số W.225 “Trẻ em”

Biển báo hiệu sắp đến đoạn đường thường có trẻ em đi ngang qua hoặc tụ tập trên đường như ở vườn trẻ, trường học, câu lạc bộ. Chiều dài của đoạn đường này được chỉ dẫn bằng biển phụ số S.501 “Phạm vi tác dụng của biển” đặt bên dưới biển chính.

Gặp biển này người tham gia giao thông phải thận trọng, đề phòng khả năng xuất hiện và di chuyển bất ngờ của trẻ em trên mặt đường.



W.225

- Biển số W.226 “Đường người đi xe đạp cắt ngang”

Biển báo hiệu sắp đến chỗ thường có người đi xe đạp từ những đường nhỏ cắt ngang qua hoặc từ đường dành cho xe đạp đi nhập vào đường ô tô.



W.226

- Biển số W.227 “Công trường”

Biển báo hiệu sắp đến đoạn đường đang tiến hành thi công sửa chữa, cải tạo, nâng cấp có người và máy móc đang làm việc trên mặt đường. Khi gặp biển báo này, lái xe phải giảm tốc độ thích hợp, không gây nguy hiểm cho người, máy móc trên đoạn đường đó và chấp hành sự hướng dẫn của người điều khiển giao thông nếu có.



W.227

- Biển số W.228 (a, b) “Đá lở”

Biển báo hiệu gần đến đoạn đường có hiện tượng đất đá từ trên ta luy dương sụt lở bất ngờ gây nguy hiểm cho xe cộ và người đi đường, đặc biệt là ở những đoạn đường miền núi. Chiều dài của đoạn nguy hiểm, sử dụng biển số S.501 “Phạm vi tác dụng của biển” đặt dưới biển chính. Gặp biển này, lái xe phải chú ý; đặc biệt khi thời tiết xấu, hạn chế tầm nhìn, không dừng hay đỗ xe trong khu vực đá lở sau những trận mưa lớn.



W.228a



W.228b

- Biển số W.228c “Sỏi đá bắn lên”

Biển báo hiệu gần đến đoạn đường có kết cấu mặt đường rời rạc, khi phương tiện đi qua, làm cho các viên đá, sỏi băng lên gây nguy hiểm và mất an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông.



W.228c

- **Biển số W.228d "Nền đường yếu"**

Biển báo hiệu gần đến đoạn đường có nền đường yếu, đoạn đường đang theo dõi lún mà việc vận hành xe ở tốc độ cao có thể gây nguy hiểm. Lái xe cần chú ý giảm tốc độ hợp lý.



W.228d

- **Biển số W.229 "Dải máy bay lên xuống"**

Biển báo hiệu gần tới đoạn đường ở vùng sát đường băng sân bay và cắt ngang qua hướng máy bay lên xuống ở độ cao không lớn.



W.229

- **Biển số W.230 "Gia súc"**

Biển báo hiệu gần tới đoạn đường thường có gia súc thả rông hoặc lùa qua ngang đường, đường ở vùng đồng cỏ của nông trường chăn nuôi, vùng thảo nguyên ... Gặp biển này người lái xe có trách nhiệm đi chậm, quan sát và dừng lại bảo đảm cho gia súc có thể qua đường không bị nguy hiểm.



W.230

- **Biển số W.231 "Thú rừng vượt qua đường"**

Biển báo hiệu gần tới đoạn đường thường có thú rừng qua đường như đường đi qua rừng hay khu vực bảo tồn thiên nhiên cấm săn bắn. Chiều dài của đoạn đường được chỉ dẫn bằng biển số S.501 “Phạm vi tác dụng của biển” đặt dưới biển chính. Gặp biển này, người tham gia giao thông phải đi chậm, chú ý quan sát hai bên đường và thận trọng để phòng tai nạn.



W.231

- Biển số W.232 “Gió ngang”

Biển báo hiệu gần tới đoạn đường thường có gió ngang thổi mạnh gây nguy hiểm. Gặp biển này người lái xe cần điều chỉnh tốc độ xe chạy cho thích hợp, để phòng gió thổi mạnh gây lật xe.



W.232

- Biển số W.233 “Nguy hiểm khác”

Biển báo hiệu gần tới đoạn đường nguy hiểm mà không thể vận dụng được các kiểu biển để báo hiệu trước (từ biển số W201a đến biển số W232).



W.233

- Biển số W.234 “Giao nhau với đường hai chiều”

Biển báo hiệu trên đường một chiều, để báo trước sắp đến vị trí giao nhau với đường hai chiều.



W.234

- Biển số W.235 “Đường đôi”

Biển báo hiệu sắp đến đoạn đường đôi (có chiều đi và chiều về phân biệt bằng dải phân cách cứng).



W.235

- Biển số W.236 “Kết thúc đường đôi”

Biển báo hiệu sắp kết thúc đoạn đường đôi (đoạn đường hết dải phân cách cứng).

W.236



- Biển số W.237 “Cầu vồng”

Biển báo hiệu sắp đến công trình có độ vồng lớn ảnh hưởng tới tầm nhìn.



W.237

- Biển số W.238 “Đường cao tốc phía trước”

Biển báo hiệu có đường cao tốc phía trước.



W.238

- Biển số W.239a “Đường cáp điện ở phía trên”

Biển báo hiệu có đường dây điện cắt ngang phía trên tuyến đường và kèm theo



biển số S.509a “Chiều cao an toàn” ở phía dưới. Biển được đặt phía bên phải cho cả hai chiều đường xe chạy nơi cáp điện cắt ngang, cách nơi có cáp khoảng 20 đến 30m.

W.239a

- Biển số W.239b “Chiều cao tĩnh không thực tế”

Biển báo hiệu chiều cao tĩnh không thực tế của các vị trí có khoảng cách từ điểm cao nhất của mặt đường đến điểm thấp nhất của chướng ngại vật bị giới hạn. Biển được đặt phía bên phải cho cả hai chiều đường xe chạy.

Khi chiều cao an toàn $>5.5\text{m}$ không phải đặt biển W.239(a,b), ngoại trừ các trường hợp các đoạn đường có yêu cầu khai thác đặc biệt.

Chiều cao an toàn: là chiều cao từ điểm vồng tĩnh thấp nhất ở trạng thái vồng cực đại đến điểm cao nhất của công trình trừ đi chiều cao phóng điện an toàn theo cấp điện.

Chiều cao tĩnh không thực tế: là khoảng cách từ điểm cao nhất của mặt đường đến điểm thấp nhất của chướng ngại vật



W.239b

- Biển số W.240 “Đường hầm”

Biển báo hiệu sắp tới đường hầm (đường chạy hai chiều xe mà chiều sáng không tốt)



W.240

- Biển số W.241 “Ùn tắc giao thông”

Biển báo hiệu sắp tới đoạn đường hay xảy ra ùn tắc giao thông.



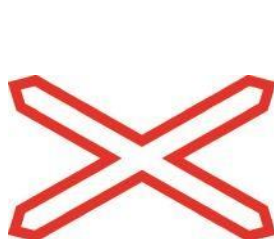
W.241

- **Biển số W.242 (a, b) “Nơi đường sắt giao vuông góc với đường bộ”**

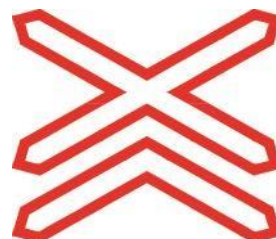
Biển số W.242a báo hiệu chỗ giao nhau chỉ có một cặp đường ray cắt ngang đường bộ.

Biển số W.242b báo hiệu chỗ giao nhau có từ hai cặp đường ray trở lên cắt ngang đường bộ.

Biển này bổ sung cho biển W.211 “Giao nhau với đường sắt không có rào chắn”.



W.242a



W.242b

- **Biển số W.243(a,b,c) “Nơi đường sắt giao không vuông góc với đường bộ”**

Biển báo hiệu sắp đến vị trí giao cắt đường bộ với đường sắt cùng mức, không vuông góc, không có người gác và không có rào chắn.



W.243a



W.243b



W.243c

Biển W.243a đặt cách ray gần nhất nơi giao đường sắt 50m;

Biển W.243b đặt cách ray gần nhất nơi giao đường sắt 100m;

Biển W.243c đặt cách ray gần nhất nơi giao đường sắt 150m.

- **Biển số W.246 (a,b,c) “Chú ý chướng ngại vật”**

Biển báo hiệu phía trước có chướng ngại vật. Người lái xe cần giảm tốc độ và đi theo chỉ dẫn trên biển báo.

Biển số W.246a “Chú ý chướng ngại vật - Vòng tránh sang hai bên”



W.246a

Biển số W.246b “Chú ý chướng ngại vật - Vòng tránh sang bên trái”



W.246b

Biển số W.246c “Chú ý chướng ngại vật - Vòng tránh sang bên phải”



W.246c

- Biển số W.247 "Chú ý xe đỗ"

Biển báo hiệu phía trước có các loại xe ô tô, máy kéo, rơ-moóc hoặc sơ-mi rơ-moóc được kéo bởi xe ô tô hoặc ô tô đầu kéo, xe máy chuyên dùng đang đỗ chiếm một phần đường xe chạy. Biển được đặt trực tiếp trên mặt đường, cách xe phía trước và phía sau xe (theo chiều đi) 5m.

Đối với đường một chiều, chỉ đặt một biển sau xe (hoặc đoàn xe) đỗ.

Đối với đoàn xe gồm nhiều xe cùng đỗ, chỉ đặt biển này ở phía trước xe đầu và sau xe cuối của đoàn xe trên đường hai làn xe.



W.247

4. BIỂN HIỆU LỆNH

4.1. Tác dụng và cách nhận biết

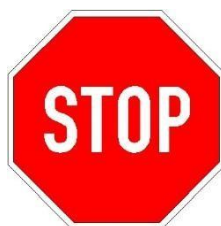
Nhóm biển hiệu lệnh có mã R (hiệu lệnh) được đánh số thứ tự từ biển số R.301 đến biển số R.421, biển hiệu lệnh có tác dụng trong khu vực từ biển số R.E,9 đến biển số R.E,11 và biển hiệu lệnh dạng đặc biệt R.122 “Dừng lại” nhằm báo trước hiệu lệnh phải chấp hành.

- *Biển số R.122 “Dừng lại”*

Biển báo hiệu các xe (cơ giới và thô sơ) dừng lại. Đây là biển hiệu lệnh dạng đặc biệt, biển có hiệu lực buộc các loại xe cơ giới và thô sơ kể các xe được ưu tiên theo quy định dừng lại trước biển hoặc trước vạch ngang đường và chỉ được phép đi khi thấy các tín hiệu (do người điều khiển giao thông hoặc đèn còi) cho phép đi. Trong trường hợp trên đường không đặt tín hiệu đèn còi, không có người điều khiển giao thông hoặc các tín hiệu đèn không bật sáng thì người tham gia giao thông chỉ được phép đi khi trên đường không còn nguy cơ mất an toàn giao thông.

Để đảm bảo quyền ưu tiên rẽ tại nơi giao nhau cho người tham gia giao thông ưu tiên, đặt trên đường không ưu tiên biển số R.122 kèm theo biển số S.506b "Hướng đường ưu tiên" bên dưới. Biển có hiệu lực bắt buộc người tham gia giao thông trên đường không ưu tiên phải nhường đường (trừ các xe được quyền ưu tiên theo quy định) cho xe trên đường ưu tiên được đi trước qua vị trí giao nhau.

Khi tầm nhìn tại nơi đường giao nhau không đảm bảo, cần bố trí biển số R.122 kết hợp với biển phụ ghi chữ “Dừng lại quan sát” và vạch sơn gờ giảm tốc trên đường không ưu tiên.



R.122

Các biển hiệu lệnh còn lại đều có dạng hình tròn, nền màu xanh, trên nền có vẽ hình màu trắng đặc trưng cho hiệu lệnh.

4.2. Ý nghĩa các loại biển hiệu lệnh

- *Biển số R.301 (a,b,c,d,e,f,g,h) “Hướng đi phải theo”*

Biển có hiệu lực bắt buộc các loại xe phải đi theo hướng mũi tên chỉ, trừ xe được quyền ưu tiên theo quy định.

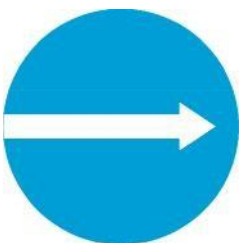
Biển số R.301a được đặt trước ngã ba, ngã tư. Các xe chỉ được đi thẳng ở khu vực ngã ba, ngã tư.



R.301a

Nếu biển đặt sau ngã ba, ngã tư (bắt đầu vào đoạn đường phố) thì hiệu lực tác dụng của biển kể từ chỗ đặt biển đến ngã ba, ngã tư tiếp theo.

Biển số R.301b được đặt sau ngã ba, ngã tư. Các xe chỉ được rẽ phải ở khu vực trước mặt biển.



R.301b

Biển số R301c được đặt sau ngã ba, ngã tư. Các xe chỉ được rẽ trái ở khu vực trước mặt biển.



R.301c

Biển số R.301d được đặt trước ngã ba, ngã tư. Các xe chỉ được rẽ phải ở khu vực ngã ba, ngã tư đằng sau mặt biển.



R.301d

Biển số R.301e được đặt trước ngã ba, ngã tư. Các xe chỉ được rẽ trái ở khu vực ngã ba, ngã tư đằng sau mặt biển.



R.301e

Biển số R.301f được đặt trước ngã ba, ngã tư. Các xe chỉ được đi thẳng hay rẽ phải ở khu vực sau mặt biển.



R.301f

Biển số R.301g được đặt trước ngã ba, ngã tư. Các xe chỉ được đi thẳng hay rẽ trái ở khu vực sau mặt biển và được phép quay đầu xe để đi theo hướng ngược lại.



R.301g

Biển số R.301h được đặt sau ngã ba, ngã tư. Các xe chỉ được rẽ trái, quay đầu hoặc rẽ phải ở khu vực ngã ba, ngã tư trước mặt biển.



R.301h

- Biển số R.302 (a, b, c) “Hướng phải đi vòng chướng ngại vật”

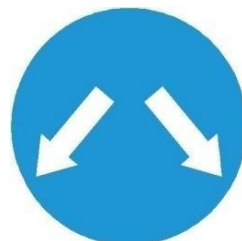
Biển được đặt trước chướng ngại vật và tùy theo hướng đi: chỉ được vòng sang phải; chỉ được vòng sang trái hay phải vòng sang trái hay sang phải mà lựa chọn kiểu biển cho phù hợp. Biển có hiệu lực bắt buộc các loại phương tiện giao thông đường bộ phải đi vòng chướng ngại vật theo hướng mũi tên chỉ.



R.302a



R.302b



R.302c

- Biển số R.303 “Nơi giao nhau chạy theo vòng xoay”

Biển có hiệu lực bắt buộc các xe muốn chuyển hướng phải chạy vòng theo đảo an toàn theo hướng mũi tên tại nơi đường giao nhau (ngã ba, ngã tư).



R.303

- Biển số R.304 “Đường dành cho xe thô sơ”

Biển báo đường dành cho xe thô sơ (kể cả xe của người tàn tật) và người đi bộ, bắt buộc các loại xe thô sơ (kể cả xe của người tàn tật) và người đi bộ phải dùng đường dành riêng này để đi và cấm các xe cơ giới kể cả xe gắn máy, các xe được ưu tiên theo quy định đi vào đường đã đặt biển này, trừ trường hợp đi cắt ngang qua nhưng phải bảo đảm tuyệt đối an toàn cho xe thô sơ và người đi bộ.



R.304

- Biển số R.305 “Đường dành cho người đi bộ”

Biển báo đường dành cho người đi bộ. Các phương tiện giao thông đường bộ (trừ xe đạp và xe lăn dành cho người tàn tật), kể cả các xe được ưu tiên theo quy định không được phép đi vào, trừ trường hợp đi cắt ngang qua, nhưng phải bảo đảm tuyệt đối an toàn cho người đi bộ.



R.305

- Biển số R.306 “Tốc độ tối thiểu cho phép”

Biển báo tốc độ tối thiểu cho phép các xe cơ giới chạy. Biển có hiệu lực bắt buộc các loại xe cơ giới vận hành với tốc độ không nhỏ hơn trị số ghi trên biển trong điều kiện giao thông thuận lợi và an toàn. Các loại xe có tốc độ tối đa theo quy định của nhà sản xuất không đạt tốc độ tối thiểu đã ghi trên biển không được phép đi vào đường này.



R.306

- Biển số R.307 “Hết tốc độ tối thiểu”

Biển báo hết đoạn đường tốc độ tối thiểu. Kể từ biển này các xe được phép chạy chậm hơn trị số ghi trên biển nhưng không được gây cản trở các xe khác.



R.307

- **Biển số R.308 (a, b) “Tuyến đường cầu vượt cắt qua”**

Biển số R.308a báo cho người lái xe chỉ được đi thẳng hoặc rẽ trái trên cầu vượt.

Biển số R.308b báo cho người lái xe chỉ được đi thẳng hoặc rẽ phải trên cầu vượt.



R.308a



R.308b

- **Biển số R.309 “Ấn còi”**

Biển báo lệnh cho người lái xe phải ấn còi. Biển đặt trước khúc đường ngoặt gấp hoặc sắp vào đường đèo dốc dọc lớn hơn 10%, tầm nhìn bị hạn chế.



R.309

- **Biển số R.403a “Đường dành cho xe ô tô”**

Để báo hiệu bắt đầu đường dành cho các loại xe ô tô.

- **Biển số R.403b “Đường dành cho xe ô tô, xe máy”**

Để báo hiệu bắt đầu đường dành cho các loại xe ô tô, xe máy.

- **Biển số R.403c “Đường dành cho xe buýt”**

Để báo hiệu bắt đầu đường dành cho xe buýt.

- **Biển số R.403d “Đường dành cho xe ô tô con”**

Để báo hiệu bắt đầu đường dành cho xe ô tô con.

- **Biển số R.403e “Đường dành cho xe máy”**

Để báo hiệu bắt đầu đường dành cho xe máy.

- **Biển số R.403f “Đường dành cho xe máy và xe đạp”**

Để báo hiệu bắt đầu đường dành cho xe máy (kể cả xe gắn máy) và xe đạp (kể cả xe thô sơ).

- **Biển số R.403g “Đường dành cho xe chở hàng bốn bánh gắn động cơ”**

Để báo hiệu bắt đầu đường dành cho xe chở hàng bốn bánh gắn động cơ.

- **Biển số R.403h “Đường dành cho xe chở người bốn bánh gắn động cơ”**

Để báo hiệu bắt đầu đường dành cho xe chở người bốn bánh gắn động cơ.

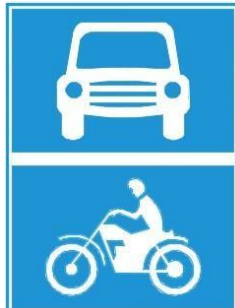
- **Biển số R.403k “Đường dành cho xe chở hàng, chở người bốn bánh gắn động cơ”**

Đề báo hiệu bắt đầu đường dành cho xe chở hàng, chở người bốn bánh gắn động cơ.

Ngoài các loại phương tiện quy định trên biển được đi lại, các loại phương tiện giao thông khác không được phép đi vào đoạn đường có đặt các biển R.403a, R.403b, R.403c, R.403d, R.403e, R.403f, R.403g, R.403h, R.403k.



R.403a



R.403b



R.403c



R.403d



R.403e



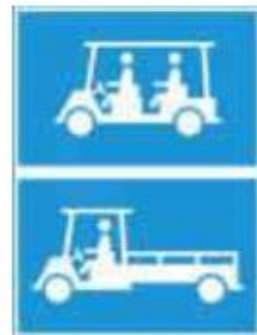
R.403f



R.403g



R.403h



R.403k

- Biển số R.404a "Hết đoạn đường dành cho xe ô tô"

Biển báo hết đoạn đường dành cho ô tô đi lại

- Biển số R.404b "Hết đoạn đường dành cho xe ô tô, xe máy"

Biển báo hết đoạn đường dành cho ô tô, xe máy đi lại

- Biển số R.404c "Hết đoạn đường dành cho xe buýt"

Biển báo hết đoạn đường dành cho xe buýt đi lại

- Biển số R.404d "Hết đoạn đường dành cho xe ô tô con"

Biển báo hết đoạn đường dành cho xe ô tô con đi lại

- **Biển số R.404e “Hết đoạn đường dành cho xe máy”**

Biển báo hết đoạn đường dành cho xe máy đi lại.

- **Biển số R.404f “Hết đoạn đường dành cho xe máy và xe đạp”**

Biển báo hết đoạn đường dành cho xe máy, xe đạp kể cả xe gắn máy đi lại.

- **Biển số R.404g “Hết đoạn đường dành cho xe chở hàng bốn bánh gắn động cơ”**

Đề báo hết đoạn đường dành cho xe chở hàng bốn bánh gắn động cơ.

- **Biển số R.404h “Hết đoạn đường dành cho xe chở người bốn bánh gắn động cơ”**

Đề báo hết đoạn đường dành cho xe chở người bốn bánh gắn động cơ.

- **Biển số R.404k “Hết đoạn đường dành cho xe chở hàng, chở người bốn bánh gắn động cơ”**

- Đề báo hết đoạn đường dành cho xe chở hàng, chở người bốn bánh gắn động cơ.



R.404a



R.404b



R.404c



R.404d



R.404e



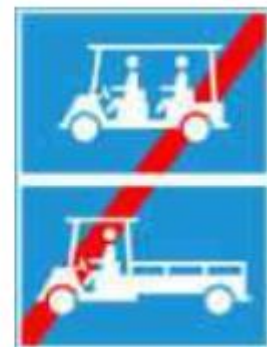
R.404f



R.404g



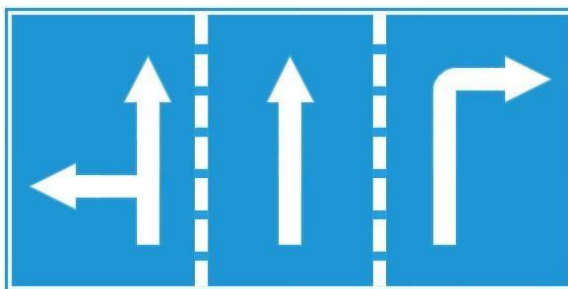
R.404h



R.404k

- Biển số R.411 "Hướng đi trên mỗi làn đường phải theo"

Biển báo hiệu cho người tham gia giao thông biết số lượng làn đường trên mặt đường và hướng đi trên mỗi làn đường theo vạch kẻ đường. Biển sử dụng phối hợp với vạch kẻ đường (loại vạch 9.3: vạch mũi tên chỉ hướng trên mặt đường). Biển có tác dụng bắt buộc người tham gia giao thông phải đi đúng làn đường đã được chỉ dẫn hướng phù hợp với hành trình của xe.



R.411

- Biển số R.412 (a,b,c,d,e,f,g,h) "Làn đường dành riêng cho từng loại xe hoặc nhóm xe"

Biển báo hiệu cho người tham gia giao thông biết có làn đường dành riêng cho từng loại xe hoặc nhóm xe riêng biệt. Biển được đặt phía trên làn xe, ở đầu đường theo chiều xe chạy. Các loại xe khác không được đi vào làn đường có đặt biển này (trừ các xe được quyền ưu tiên theo quy định).

- **Biển số R.412a "Làn đường dành cho xe ô tô khách" (kể cả ô tô buýt):** Trong trường hợp cần phân làn các loại xe khách theo số chỗ ngồi thì ghi số chỗ ngồi cho phép của xe khách lên thân xe trong hình vẽ của biển. Khi báo hiệu làn đường dành riêng cho xe buýt nhanh, bổ sung thêm cụm từ "BRT" trên biển R.412a.

- **Biển số R.412b "Làn đường dành cho xe ô tô con".**

- **Biển số R.412c "Làn đường dành cho xe ô tô tải".** Trong trường hợp cần phân làn các loại xe tải theo khối lượng chuyên chở cho phép thì ghi trị số khối lượng chuyên chở cho phép của xe tải lên thân xe trong hình vẽ của biển.

- **Biển số R.412d "Làn đường dành cho xe máy":** làn đường dành riêng cho xe máy và xe gắn máy.

- **Biển số R.412e "Làn đường dành cho xe buýt".**

- **Biển số R.412f "Làn đường dành cho xe ô tô":** làn đường dành cho các loại xe ô tô.

- **Biển số R.412g "Làn đường dành cho xe máy và xe đạp":** làn đường dành riêng cho xe máy (kể cả xe gắn máy) và xe đạp (kể cả các loại xe thô sơ khác).

- **Biển số R.412h "Làn đường dành cho xe đạp":** làn đường dành riêng cho xe đạp (kể cả các loại xe thô sơ khác).

Khi đến gần nơi đường bộ giao nhau, xe được phép chuyển làn để đi theo hành trình mong muốn. Việc chuyển làn phải thực hiện theo đúng các quy định.



R.412a



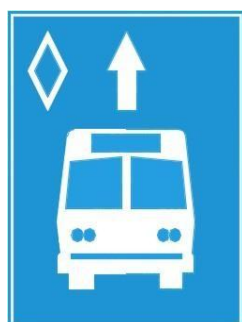
R.412b



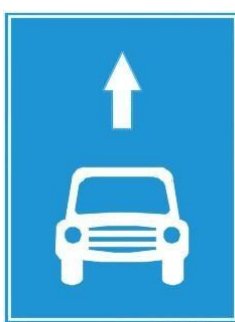
R.412c



R.412d



R.412a



R.412b



R.412c



R.412d



(Ví dụ: Biển làn đường dành riêng cho nhóm xe khách và xe con)

- **Biển số R.41 (i,j,k,l,m,n,o,p) "Kết thúc làn đường dành riêng cho từng loại xe hoặc nhóm xe"**

Biển số R.412i: Báo hiệu kết thúc làn đường dành cho xe ô tô khách đi lại.

Biển số R.412j: Báo hiệu kết thúc làn đường dành cho xe ô tô con đi lại.

Biển số R.412k: Báo hiệu kết thúc làn đường dành cho xe ô tô tải đi lại.

Biển số R.412l: Báo hiệu kết thúc làn đường dành cho xe máy đi lại.

Biển số R.412m: Báo hiệu kết thúc làn đường dành riêng cho xe buýt đi lại.

Biển số R.412n: Báo hiệu kết thúc làn đường dành cho xe ô tô đi lại.

Biển số R.412o: Báo hiệu kết thúc làn đường dành cho xe máy và xe đạp đi lại.

Biển số R.412p: Báo hiệu kết thúc làn đường dành cho đạp đi lại.



R.412i



R.412j



R.412k



R.412l



R.412i



R.412j



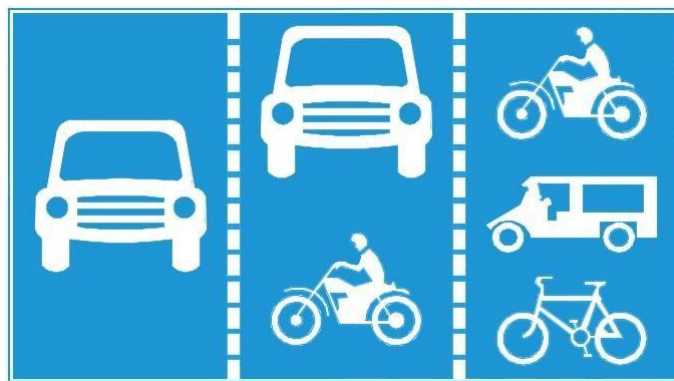
R.412k



R.412l

- **Biển số R.415 “Biển gộp làn đường theo phương tiện” và “Kết thúc làn đường theo phương tiện”**

Biển số R.415a báo hiệu cho người tham gia giao thông biết số lượng làn đường và loại xe được phép lưu thông trên từng làn đường theo quy định. Biển không áp dụng với các xe chuyển làn để ra vào hoặc dừng, đỗ bên đường.

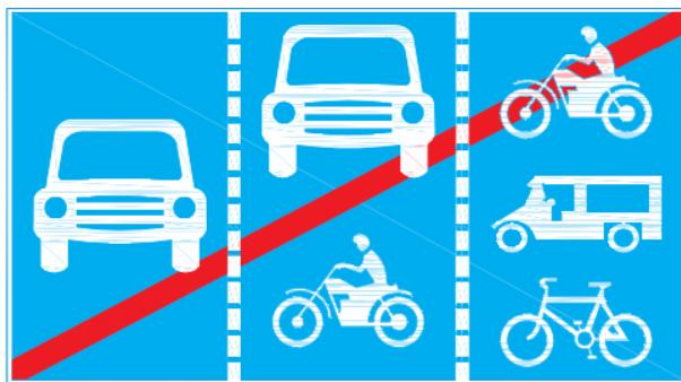


R.415a

Biển số R.415b chỉ dẫn hết đoạn đường lưu thông trên từng làn đường theo quy định.

Khi đến gần nơi đường bộ giao nhau, xe được phép chuyển làn để đi theo hành trình mong muốn. Việc chuyển làn phải thực hiện theo đúng các quy định.

Biển này chỉ áp dụng với những đoạn đường có từ 2 đến 4 làn đường cho mỗi hướng lưu thông.

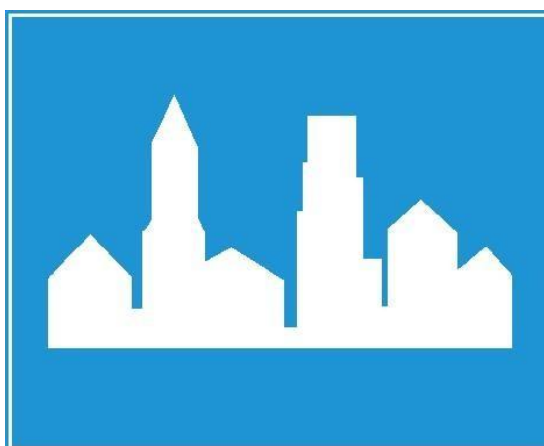


R.415b

- Biển số R.420 "Bắt đầu khu đông dân cư"

Biển báo hiệu bắt đầu đoạn đường vào phạm vi khu đông dân cư. Biển có tác dụng báo cho người tham gia giao thông biết phạm vi phải tuân theo những quy định đi đường được áp dụng ở khu đông dân cư.

Trong phạm vi biển số R.420 có hiệu lực, khi gặp biển báo tốc độ tối đa cho phép (biển số P.127) người tham gia giao thông phải chấp hành quy định của biển số P.127.



R.420

- Biển số R.421 "Hết khu đông dân cư"

Biển báo hiệu hết đoạn đường qua phạm vi khu đông dân cư. Biển có tác dụng báo cho người tham gia giao thông biết phạm vi phải tuân theo những quy định đi đường được áp dụng ở khu đông dân cư đã hết hiệu lực.



R.421

- **Biển số R.E,9 (a,b,c,d) “Hiệu lệnh có tác dụng trong khu vực”**

Biển báo cấm, hạn chế hay chỉ dẫn có hiệu lực cho tất cả các tuyến đường trong một khu vực (hiệu lực cho cả khu vực). Từ ZONE được biểu thị ở phía trên và chi tiết cấm, hạn chế hay chỉ dẫn được biểu thị ở bên dưới.

- **Biển R.E,9a** báo cấm đỗ xe trong khu vực;
- **Biển R.E,9b** báo cấm đỗ xe theo giờ trong khu vực;
- **Biển R.E,9c** báo quy định khu vực đỗ xe;
- **Biển R.E,9d** báo quy định hạn chế tốc độ tối đa trong khu vực.



R.E,9a

R.E,9b

R.E,9c

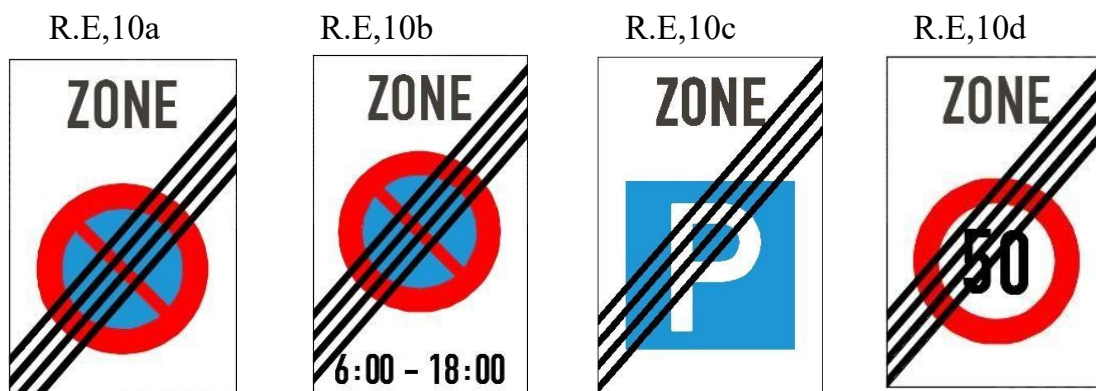
R.E,9d

- **Biển số R.E,10 (a,b,c,d) “Hết hiệu lực khu vực”**

Biển chỉ dẫn ra khỏi khu vực có báo cấm, hạn chế hay chỉ dẫn có hiệu lực trong một khu vực.

- **Biển R.E,10a** báo hiệu hết cấm đỗ xe trong khu vực;
- **Biển R.E,10b** báo hiệu hết cấm đỗ xe theo giờ trong khu vực;
- **Biển R.E,10c** quy định hết khu vực đỗ xe trong khu vực;

- **Biển R.E,10d** quy định hết hạn chế tốc độ tối đa trong khu vực.



- **Biển R.E,11 (a,b)** “*Báo hiệu có hầm chui*” và “*Kết thúc hầm chui*” (biển R.E,11a; R.E,11b theo GMS):

Biển R.E,11a chỉ dẫn đoạn đường qua hầm có áp dụng quy định giao thông riêng.

Biển R.E,11b chỉ dẫn hết đoạn đường qua hầm, các quy định giao thông riêng không còn áp dụng.



R.E,11a



R.E,11b

5. BIỂN CHỈ DẪN

5.1. Tác dụng và cách nhận biết

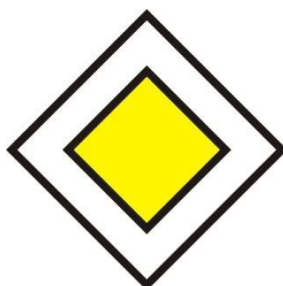
Nhóm biển chỉ dẫn có mã I (chỉ dẫn) được đánh số thứ tự từ biển số I.401 đến biển số I.449; nhằm báo trước những định hướng cần thiết, hướng dẫn giao thông thuận lợi và bảo đảm an toàn.

Các biển chỉ dẫn chủ yếu có hình chữ nhật hoặc hình vuông hoặc hình mũi tên, nền màu xanh lam, trên nền có hình vẽ và chữ viết màu trắng. Nếu nền biển màu trắng thì hình vẽ và chữ viết là màu đen.

3.5.2. Ý nghĩa các loại biển chỉ dẫn

- Biển số I.401 “Bắt đầu đường ưu tiên”

Biển chỉ dẫn các phương tiện trên trục đường chính được ưu tiên đi trước ở nơi đường giao nhau, các phương tiện từ đường nhánh ra phải dừng lại nhường đường cho phương tiện trên đường chính đi trước, trừ các xe được ưu tiên theo Quy định.



I.401

- Biển số I.402 “Hết đoạn đường ưu tiên”

Biển chỉ dẫn đã hết đoạn đường ưu tiên. Trên đoạn đường tiếp theo, các xe đi đúng với tốc độ quy định, qua nơi giao nhau ưu tiên bên phải.



I.402

- Biển số I.405 (a,b,c) “Đường cắt”

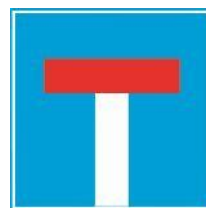
Biển chỉ dẫn lối vào những đường cắt, xe không thể tiếp tục đi theo đường thẳng.



I.405a



I.405b



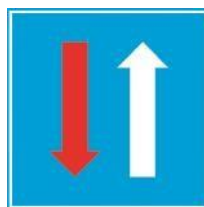
I.405c

Biển số I.405 (a,b) chỉ lối rẽ vào là đường cắt ở bên phải và bên trái đường. Biển này đặt trên đường chính trước khi đến nơi đường giao nhau để rẽ vào đường cắt.

Biển số I.405c chỉ dẫn phía trước là đường cắt. Biển này đặt trước đường cắt.

- Biển số I.406 “Được ưu tiên qua đường hẹp”

Biển chỉ dẫn có quyền được ưu tiên đi trước trên đoạn đường hẹp khi gặp xe đi ngược chiều, trừ trường hợp trên hướng đi ngược chiều có phương tiện đã đi vào phạm vi đường hẹp thì xe đi theo chiều ưu tiên cũng phải nhường đường.



I.406

- Biển số I.407 (a,b,c) “Đường một chiều”

Chỉ cho phép các loại phương tiện giao thông đi vào theo chiều mũi tên chỉ, cấm quay đầu ngược lại, trừ các xe được quyền ưu tiên theo Quy định.

Biển số I.407a đặt sau nơi đường giao nhau.

Biển số I.407 (b,c) đặt trước nơi đường giao nhau.



I.407a



I.407b



I.407c

- Biển số I.408 “Nơi đỗ xe”

Biển chỉ dẫn những nơi được phép đỗ xe, những bãi đỗ xe, bến xe, v.v...

Chiều dài nơi đỗ xe có thể được xác định giới hạn bằng vạch kẻ trên mặt đường hoặc bãi đỗ có hình dáng rõ ràng. Phạm vi quy định đỗ xe hết hiệu lực 10m trước khi đến nơi đường giao nhau tiếp theo.



I.408

- Biển số I.408a “Nơi đỗ xe một phần trên hè phố”

Biển chỉ dẫn những nơi được phép đỗ xe một phần trên hè phố rộng. Xe phải đỗ sao cho các bánh phía ghé phụ trên hè phố. Chiều dài nơi đỗ xe có thể được xác định giới hạn bằng vạch kẻ trên mặt đường. Khi cần thiết có thể đặt thêm biển phụ chỉ hiệu lực của vùng cho phép đỗ.



I.408a

- ***Biển số I.409 “Chỗ quay xe”***

Biển chỉ dẫn vị trí được phép quay đầu xe kiểu chữ U. Biển không cấm rẽ trái.



I.409

- ***Biển số I.410 “Khu vực quay xe”***

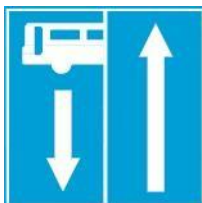
Biển chỉ dẫn khu vực được phép quay đầu xe kiểu chữ U. Biển không cấm rẽ trái.



I.410

- ***Biển số I.413a “Đường phía trước có làn đường dành cho ô tô khách”***

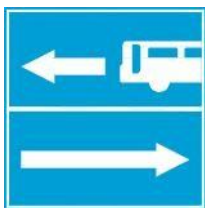
Biển chỉ dẫn đường có làn đường dành riêng cho xe ô tô khách theo chiều ngược lại. Biển được đặt ở nơi đường giao nhau đầu đường một chiều mà hướng ngược chiều có xe ô tô khách được phép chạy.



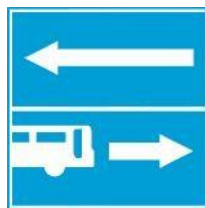
I.413a

- **Biển số I.413 (b,c) “Rẽ ra đường có làn đường dành cho ô tô khách”**

Biển chỉ dẫn ở nơi đường giao nhau rẽ phải hoặc rẽ trái là rẽ ra đường có làn đường dành cho xe ô tô khách.



I.413b



I.413c

- **Biển số I.414 (a,b,c,d) “Chỉ hướng đường”**

Biển chỉ dẫn đường đến các địa danh, khu dân cư. Trên biển cần chỉ dẫn cả số hiệu (tên) đường và cự ly đến khu dân cư.

Biển số I.414 (a,b) đặt ở nơi đường bộ giao nhau và chỉ có một địa danh hoặc một khu dân cư trên hướng đường cần phải chỉ dẫn.

- **Biển số I.417 (a,b,c) “Chỉ hướng đường phải đi cho từng loại xe”**

Biển chỉ dẫn hướng đường phải đi cho từng loại xe đến một khu đông dân cư tiếp theo.

Tùy theo loại xe, địa danh khu đông dân cư và hướng đi cần chỉ dẫn mà sử dụng kiểu biển và chữ đề trên biển số I.417a, I.417b hay I.417c.



I.417a



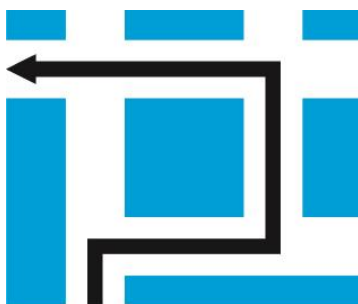
I.417b



I.417c

- Biển số I.418 “Lối đi ở những vị trí cấm rẽ”

Biển chỉ dẫn lối đi ở các nơi đường giao nhau bị cấm rẽ. Biển được đặt ở nơi đường giao nhau trước đường cấm rẽ.



I.418

- Biển số I.419 (a,b) “Chỉ dẫn địa giới”

Biển chỉ dẫn địa giới hành chính giữa các thành phố, tỉnh, xã. Biển được đặt ở ranh giới hành chính của hai địa phương sát gần nhau. Tùy theo địa hình, biển có thể đặt ở phía tay trái hay phải theo hướng đi của người tham gia giao thông.



I.419a



I.419b

Biển I.419b áp dụng cho các tuyến đường đối ngoại và các tuyến đường có nhiều người nước ngoài đi lại.

- Biển số I.422 (a,b) “Di tích lịch sử”

Biển chỉ dẫn những nơi có di tích lịch sử hoặc những nơi có danh lam thắng cảnh, những nơi có thể tham quan, v.v... ở hai ven đường. Biển số I.422b áp dụng cho các tuyến đường đối ngoại và các tuyến đường có nhiều người nước ngoài đi lại. Biển số I.422a áp dụng cho các trường hợp khác.



I.422a



I.422b

- Biển số I.423 (a,b) “Vị trí người đi bộ sang ngang”

Biển chỉ dẫn cho người đi bộ và người lái xe biết nơi dành cho người đi bộ sang ngang. Biển này được sử dụng độc lập ở những vị trí sang ngang, đường không có tổ chức điều khiển giao thông hoặc có thể sử dụng phối hợp với vạch kẻ đường. Gặp biển này, người lái xe phải điều khiển xe chạy chậm, chú ý quan sát, ưu tiên cho người đi bộ sang ngang.



I.423a



I.423b

- Biển số I.423c “Điểm bắt đầu đường đi bộ” (biển F,9 theo Hiệp định GMS)

Biển chỉ dẫn cho người đi bộ và người lái xe biết nơi bắt đầu đoạn đường dành cho người đi bộ. Biển này không dùng cho các vị trí đi bộ cắt ngang qua đường.



I.423c

- Biển số I.424 (a,b) “Cầu vượt qua đường cho người đi bộ”

Biển chỉ dẫn cho người đi bộ sử dụng cầu vượt qua đường để tiếp tục hành trình của mình.



I.424a



I.424b

- Biển số I.424 (c,d) "Hầm chui qua đường cho người đi bộ"

Biển chỉ dẫn cho người đi bộ sử dụng hầm chui qua đường. Tùy hướng thực tế của người đi bộ qua hầm mà sử dụng biển số I.424c hoặc I.424d cho phù hợp.



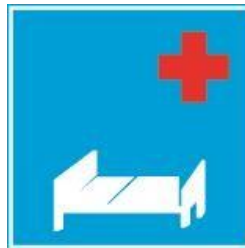
I.424c



I.424d

- Biển số I.425 "Bệnh viện"

Biển chỉ dẫn sắp đến cơ sở điều trị bệnh ở gần đường như bệnh viện, bệnh xá, trạm xá, v.v... Gặp biển này người tham gia giao thông đi chậm, chú ý quan sát và không sử dụng còi.



I.425

- Biển số I.426 "Trạm cấp cứu"

Biển chỉ dẫn nơi có trạm cấp cứu y tế ở gần đường.



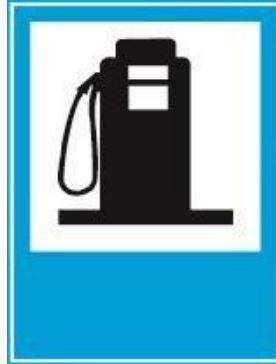
I.426

- Biển số I.427a "Trạm sửa chữa"

Biển chỉ dẫn nơi có đặt xưởng, trạm chuyên phục vụ sửa chữa xe ô tô, xe máy hỏng trên đường.

- Biển số I.428 “Cửa hàng xăng dầu”

Biển chỉ dẫn những nơi có đặt trạm cửa hàng xăng, dầu hoặc nạp điện phục vụ cho phương tiện giao thông đi trên đường.



I.428

- Biển số I.429 “Nơi rửa xe”

Biển chỉ dẫn những nơi có bố trí chỗ rửa xe .



I.429

- Biển số I.430 “Điện thoại”

Đề chỉ dẫn những nơi có đặt trạm điện thoại công cộng chuyên phục vụ khách đi đường.



I.430

- Biển số I.431 “Trạm dừng nghỉ”

Để chỉ dẫn những nơi có các dịch vụ phục vụ khác đi đường (ăn uống, nghỉ ngơi, tiếp nhiên liệu, v.v...).



I.431

- Biển số I.432 “Khách sạn”

Để chỉ dẫn nơi có khách sạn phục vụ khách đi đường.



I.432

- Biển số I.433a “Nơi nghỉ mát”

Để chỉ dẫn nơi nghỉ mát.



I.433a

- Biển số I.433 (b,c,d) “Báo hiệu nơi cắm trại, nhà nghỉ lưu động”

Trên các tuyến đường đối ngoại và các tuyến đường có nhiều người nước ngoài

đi lại, để chỉ dẫn sắp đến nơi có vị trí cắm trại, nơi tập kết nhà lưu động. Biển số I.433b "Nơi cắm trại", biển số I.433c "Nơi dành cho nhà lưu động"; biển số I.433d "Nơi cắm trại và nhà lưu động".

I.433b



I.433c



I.433d



- Biển số I.433e “Báo hiệu nhà trọ” (Youth Hostel)

Trên các tuyến đường đối ngoại và các tuyến đường có nhiều người nước ngoài đi lại, để chỉ dẫn sắp đến nơi có nhà trọ.



I.433e

- Biển số I.434a “Bến xe buýt”

Biển chỉ dẫn chỗ dừng xe buýt cho khách lên xuống. Biển số I.434a được bố trí kết hợp với biển phụ để chỉ dẫn các thông tin về số hiệu tuyến, tên tuyến, điểm đầu, điểm cuối và lộ trình tuyến xe buýt. Biển phụ có thể bố trí liền kề với biển số I.434a hoặc trong khu vực đón trả khách.



I.434a

- Biển số I.434b "Bến xe tải"

Biển chỉ dẫn khu vực đỗ xe tải để nhận và trả hàng hoá. Trong trường hợp khu vực đỗ xe tải không phải là bến xe theo các quy định hiện hành thì thay chữ "Bến xe tải" trên biển thành chữ "Điểm dừng xe tải".



I434b

- Biển số I.435 "Bến xe điện"

Biển chỉ dẫn chỗ dừng xe điện cho khách lên xuống.



I.435

- Biển số I.436 "Trạm cảnh sát giao thông"

Biển chỉ dẫn nơi đặt trạm cảnh sát giao thông. Các phương tiện phải giảm tốc độ đến mức an toàn và không được vượt khi đi qua khu vực này.



I.436

- Biển số I.439 "Tên cầu"

Biển ghi các thông tin về một cầu, chỉ đặt khi chiều dài cầu lớn hơn 30 m và các cầu có chiều dài nhỏ hơn hoặc bằng 30 m nhưng có tên gắn với địa danh văn hóa, lịch sử. Không lắp đặt biển tên cầu đối với cầu có biểu tượng riêng và cầu trong khu vực nội thành, nội thị trừ các cầu mang tên danh nhân, địa danh văn hóa lịch sử đã có thì giữ nguyên và không nhất thiết phải ghi lý trình. Trên biển "Tên cầu" ghi: Tên cầu, lý trình và tên đường.



I.439

- Biển số I.440 "Đường đang thi công"

Biển chỉ dẫn những đoạn đường đang thi công sửa chữa hoặc nâng cấp cải tạo.

Biển số I.440 được đặt ở hai đầu đoạn đường đang thi công sửa chữa hoặc nâng cấp cải tạo và được đặt sau biển số I.441 (a,b,c).



I.440

- Biển số I.441 (a,b,c) "Báo hiệu phía trước có công trường thi công"

Biển báo cho người tham gia giao thông biết phía trước có công trường thi công, sửa chữa hoặc nâng cấp. Cùng với biển số I.441 (a,b,c) phải đặt kèm theo biển số W.227. Khi cần thiết có thể đặt thêm biển P.127 "Tốc độ tối đa cho phép" và biển số P.134 "Hết hạn chế tốc độ tối đa" khi kết thúc đoạn đường thi công.



I.441a



I.441b



I.441c

- Biển số I.442 “Chợ”

Biển báo sắp đến khu vực có chợ gần đường, xe cơ giới qua lại khu vực này phải chú ý quan sát, giảm tốc độ.



I.443

- Biển số I.443 “Xe kéo rơ-moóc”

Biển báo hiệu xe có kéo moóc hoặc xe kéo xe. Biển này đặt trên nóc ca-bin xe kéo.



I.444

- Biển số I.444 “Biển báo chỉ dẫn địa điểm”

Biển chỉ dẫn cho người đi đường biết hướng đến những địa điểm quan trọng.

Các loại biển báo phân biệt địa điểm chủ yếu bao gồm:

- Biển số I.444a “Ga tàu” đặt ở trước nơi đường giao nhau chỉ hướng vào ga xe lửa;
- Biển số I.444b “Sân bay” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường vào sân bay;
- Biển số I.444c “Bãi đậu xe” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường vào bãi đậu xe;
- Biển số I.444d “Bến xe khách đường dài” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường vào bến xe khách đường dài;
- Biển số I.444e “Trạm cấp cứu” đặt ở nơi đường giao nhau với đường vào bệnh viện và trạm cấp cứu;
- Biển số I.444f “Bến tàu khách” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường vào bến tàu khách;
- Biển số I.444g “Khu danh thắng và du lịch” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường vào khu danh thắng và du lịch;
- Biển số I.444h “Trạm xăng” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường vào

trạm bán xăng dầu;

- Biển số I.444i “Trạm rửa xe” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường vào trạm phục vụ rửa xe;

- Biển số I.444j “Bến phà” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường ra bến phà;

- Biển số I.444k “Ga tàu điện ngầm” đặt ở nơi đường giao nhau với đường vào ga tàu điện ngầm;

- Biển số I.444l “Khu vực dịch vụ cho khách đi đường” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường vào trạm dừng nghỉ;

- Biển số I.444m “Trạm sửa chữa xe” đặt ở trước nơi đường giao nhau với đường vào trạm sửa chữa xe trong khu dịch vụ.



I.444a



I.444
b



I.444c



I.444d



I.444e



I.444f



I.444g



I.444h



I.444i



I.444j



I.444k



I.444l



I.444m

- Biển số I.445 "Biển báo mô tả tình trạng đường"

Biển chỉ dẫn nhằm bảo đảm cho giao thông thông suốt, phòng tránh tai nạn. Biển được đặt ở những đoạn đường hay xảy ra điều kiện xấu, gây mất an toàn giao thông, gồm các loại dưới đây:

Biển số I.445a báo đường trơn phải chạy chậm, đặt tại vị trí thích hợp trước đoạn đường bị trơn trượt khi trời mưa hoặc lán dầu, v.v...;

Biển số I.445b báo đường dốc phải đi chậm, lái xe phải cẩn thận, đặt tại vị trí thích hợp trước đoạn đường có độ dốc lớn và tầm nhìn hạn chế;

Biển số I.445c báo đoạn đường sương mù, tầm nhìn hạn chế phải đi chậm, tập

trung quan sát, đặt trước đoạn đường nhiều sương mù;

Biển số I.445d báo đoạn đường có nền đường yếu, đặt ở vị trí thích hợp trước đoạn đường mà nền đường có hiện tượng sụt lún, không bằng phẳng, nhắc nhở lái xe đi chậm và cẩn thận;

Biển số I.445e báo xe lớn hoặc quá khổ đi sát về bên phải, đặt ở nơi thích hợp trước khi đi vào đoạn đường có từ hai làn xe trở lên, hướng dẫn cho lái xe lớn hoặc quá khổ phải đi tốc độ thấp, không được chiếm làn đường của các loại xe khác;

Biển số I.445f báo chú ý khu vực có gió ngang mạnh, đặt ở vị trí trước khi đi vào cầu lớn, cầu vượt hoặc cửa núi, đoạn đường thường có gió ngang cường độ mạnh;

Biển số I.445g báo đoạn đường nguy hiểm hay xảy ra tai nạn, đặt ở nơi thích hợp trước khi vào đoạn đường hay xảy ra tai nạn;

Biển số I.445h báo đường xuống dốc liên tục, đặt ở vị trí thích hợp khi sắp vào đoạn đường xuống dốc liên tục, nhằm nhắc nhở lái xe phải đi chậm, đi sát bên phải.



I.445a



I.445b



I.445c



I.445d



I.445e



I.445f



I.445g



I.445h

- Biển số I.446 “Nơi đỗ xe dành cho người tàn tật”

Biển báo hiệu nơi đỗ xe dành cho người tàn tật. Biển đặt tại vị trí thích hợp có thể sử dụng kết hợp với biển P.131a “Cấm đỗ xe” và biển số I.408 “Nơi đỗ xe”.



I.446

- Biển số I.447 (a,b,c,d) “Biển báo cầu vượt liên thông”

Biển được đặt trước khi vào cầu vượt có tổ chức giao thông liên thông giữa các tuyến. Biển chỉ dẫn tại cầu vượt liên thông xe có thể đi thẳng, rẽ phải hoặc trái theo chỉ dẫn trên hình vẽ.



I.447a



I.447b



I.447c



I.447d

- Biển số I.448 "Làn đường cứu nạn hay làn thoát xe khẩn cấp"

Biển chỉ dẫn gồm 4 cặp biển ở các cự ly 2 km, 1 km, 300 m và tại chỗ rẽ nhằm chỉ dẫn cho người tham gia giao thông biết vị trí và khoảng cách có làn cứu nạn.

Nếu sơ đồ, cự ly hình thái vị trí làn đường cứu nạn không phù hợp với hình vẽ trên các biển I.448 thì phải điều chỉnh hình vẽ cho phù hợp.



I.448

- Biển số I.449 "Biển tên đường"

Biển báo tên đường cho các tuyến đường đối ngoại. Biển I.449 có nền màu xanh đậm, chữ màu trắng.



I.449

6. BIỂN PHỤ, BIỂN VIẾT BẰNG CHỮ

6.1. Tác dụng và cách nhận biết

Nhóm biển phụ, biển viết bằng chữ có mã S (phụ) được đánh số thứ tự từ biển số S.501 đến biển số S.510, biển chỉ dẫn theo hiệp định GMS từ biển số S.G7 đến biển số S.G12 và biển báo phụ “Ngoại lệ” thường được đặt kết hợp (đặt dưới) một số biển báo nguy hiểm, biển báo cấm hoặc hạn chế, biển hiệu lệnh và biển chỉ dẫn nhằm thuyết minh bổ sung để hiểu rõ biển số đó. Riêng biển số S.507 “Hướng rẽ” được dùng độc lập.

Biển phụ có dạng hình chữ nhật hoặc hình vuông, các biển phụ có nền màu trắng, viền đen, hình vẽ và chữ viết màu đen.

6.2. Ý nghĩa các loại biển phụ

- *Biển số S.501 “Phạm vi tác dụng của biển”*

Biển được đặt dưới các loại biển báo nguy hiểm, biển báo cấm hoặc hạn chế. Biển thông báo chiều dài đoạn đường nguy hiểm hoặc cấm hoặc hiệu lệnh hoặc hạn chế bên dưới một số biển báo chính. Chiều dài đoạn nguy hiểm hoặc cấm hoặc hạn chế ghi theo đơn vị mét (m) và lấy chẵn đến hàng chục mét.



S.501

- *Biển số S.502 “Khoảng cách đến đối tượng báo hiệu”*

Biển được đặt dưới các loại biển báo nguy hiểm, biển báo cấm, biển hiệu lệnh và biển chỉ dẫn. Biển thông báo khoảng cách thực tế từ vị trí đặt biển đến đối tượng báo hiệu ở phía trước. Con số trên biển ghi theo đơn vị mét (m) và lấy chẵn đến hàng chục mét.

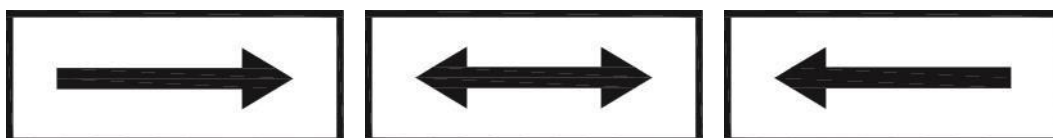


S.502

- *Biển số S.503(a,b,c,d,e,f) “Hướng tác dụng của biển”*

Các biển số S.503 (a,b,c) được đặt bên dưới các biển báo cấm, biển hiệu lệnh để chỉ hướng tác dụng của biển là hướng vuông góc với chiều đi.

Biển số S.503b để chỉ đồng thời hai hướng tác dụng (trái và phải).



S.503a

S.503b

S.503c

Các biển số S.503 (d,e,f) đặt bên dưới biển số P.124 (a,b,c,d,e,f), biển số P.130 “Cấm dừng xe và đỗ xe”, biển số P.131 (a,b,c) “Cấm đỗ xe” để chỉ hướng tác dụng của biển là hướng song song với chiều đi.

Biển số S.503e để chỉ đồng thời hai hướng tác dụng (trước và sau) nơi đặt biển báo nhắc lệnh cấm dừng và cấm đỗ xe.



S.503d

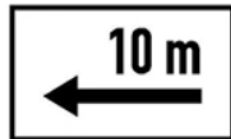


S.503e

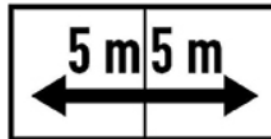


S.503f

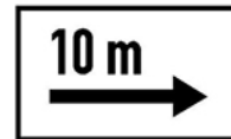
Trên các tuyến đường đối ngoại và các tuyến đường có nhiều người nước ngoài đi lại có thể sử dụng biển phụ S.H,3a; S.H,3b; S.H,3c (biển H,3 (a,b,c) theo GMS).



S.H,3a



S.H,3b



S.H,3c

- Biển số S.504 “Làn đường”

Biển được đặt bên trên làn đường và dưới các biển báo cấm và biển hiệu lệnh hay bên dưới đèn tín hiệu để chỉ làn đường chịu hiệu lực của biển báo hay đèn tín hiệu báo lệnh cấm và hiệu lệnh trên làn đường đó.



- Biển số S.506 (a,b) “Hướng đường ưu tiên”

Biển số S.506a được đặt bên dưới biển chỉ dẫn số I.401 trên đường ưu tiên để chỉ dẫn cho người tham gia giao thông trên đường này biết hướng đường ưu tiên ở ngã tư.

Biển số S.506b được đặt bên dưới biển số W.208 và biển số R.122 trên đường không ưu tiên để chỉ dẫn cho người tham gia giao thông trên đường này biết hướng đường ưu tiên ở ngã tư.

S.506a



S.506b



- **Biển số S.507 “Hướng rẽ”**

Biển được sử dụng độc lập để báo trước cho người tham gia giao thông biết chỗ rẽ nguy hiểm và để chỉ hướng rẽ.

Biển không thay thế cho việc đặt các biển báo nguy hiểm số W.201 (a,b) và W.202 (a,b,c).



S.507

- **Biển số S.508 “Biểu thị thời gian”**

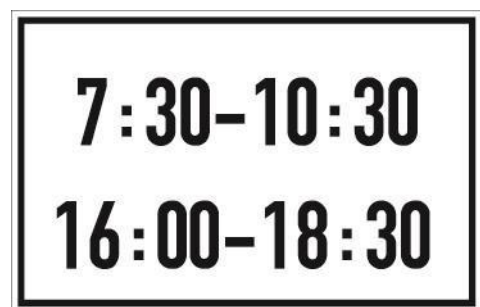
Biển biểu thị thời gian quy định cho một số biển báo và được đặt dưới biển báo cấm hoặc biển hiệu lệnh nhằm quy định phạm vi thời gian hiệu lực của các biển báo cấm, biển hiệu lệnh.

Biển số S.508a quy định một phạm vi thời gian.

Biển số S.508b quy định hai phạm vi thời gian.



S.508a



S.508b

- **Biển số S.509 “Thuyết minh biển chính”**

Biển số S.509a “Chiều cao an toàn” bổ sung cho biển số W.239 “Đường cáp điện ở phía trên”, chỉ rõ chiều cao cho các phương tiện đi qua an toàn.

Biển số S.509b "Cấm đỗ xe" bổ sung cho biển số P.130 (a,b,c) "Cấm dừng xe và đỗ xe", biển số P.131 (a,b,c) "Cấm đỗ xe".



S.508a



S.508b

- Biển số S.510b “Chú ý đường sắt”

Biển cảnh báo khi rẽ vào đường nhánh có giao cắt với đường sắt (khoảng cách giữa đường sắt và đoạn đường đặt biển dưới 100 m). Biển hình chữ nhật nền đỏ, chữ và viền màu trắng, hình vẽ màu đen.



S.510b

- **Biển số G,7 (theo GMS)** chỉ dẫn tới địa điểm cắm trại.
- **Biển số G,8 (theo GMS)** chỉ dẫn tới địa điểm nhà trọ.

Để chỉ dẫn tới địa điểm cắm trại hoặc nhà trọ, phải đặt biển số S.G,7 "Địa điểm cắm trại" hoặc S.G,8 "Địa điểm nhà trọ".



S.G,7



S.G,8

CHƯƠNG V

CÁC BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ KHÁC

1. VẠCH KẼ ĐƯỜNG

1.1. Tác dụng của vạch kẻ đường

Vạch kẻ đường là một dạng báo hiệu dùng để hướng dẫn, điều khiển giao thông nhằm nâng cao an toàn và khả năng thông xe.

Vạch kẻ đường có thể dùng độc lập và có thể kết hợp với các loại biển báo hiệu đường bộ hoặc đèn tín hiệu chỉ huy giao thông.

Vạch kẻ đường bao gồm các loại vạch, chữ viết, hình vẽ ở trên mặt đường xe chạy, trên thành vỉa hè, trên các công trình giao thông và một số bộ phận khác của đường để quy định trật tự giao thông, khổ giới hạn của các công trình giao thông, chỉ hướng đi quy định của làn đường xe chạy, chỉ giới mép mặt đường, chỉ giới người đi bộ.

1.2. Hiệu lực của vạch kẻ đường

Trong trường hợp ở một nơi vừa có vạch kẻ đường vừa có biển báo thì người tham gia giao thông phải tuân theo sự điều khiển của biển báo hiệu.

Vạch kẻ đường khi sử dụng độc lập thì người tham gia giao thông phải tuân theo ý nghĩa của vạch kẻ đường. Vạch kẻ đường khi sử dụng kết hợp với đèn tín hiệu, biển báo hiệu thì người tham gia giao thông phải tuân theo ý nghĩa, hiệu lệnh của cả vạch kẻ đường và đèn tín hiệu, biển báo hiệu theo thứ tự: Hiệu lệnh của đèn tín hiệu, Hiệu lệnh của biển báo hiệu.

1.3. Phân loại và ý nghĩa vạch kẻ đường

1.3.1. Phân loại vạch kẻ đường: *Vạch kẻ đường chia thành hai loại:*

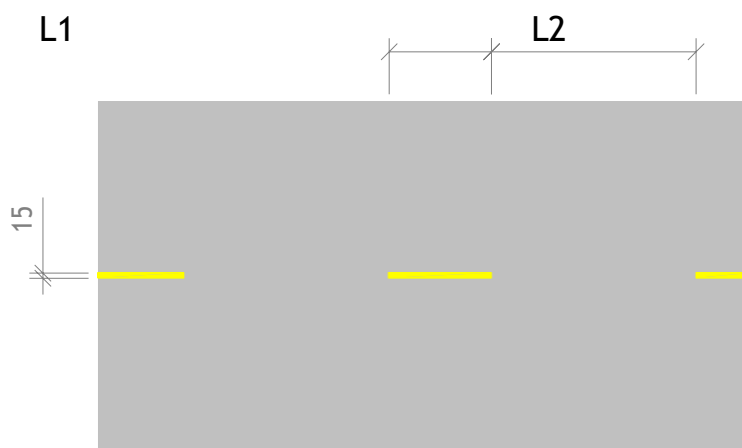
a) Vạch trên mặt bằng (bao gồm vạch trên mặt đường: vạch dọc đường, ngang đường và những loại vạch khác) dùng để quy định các phần đường khác nhau trên mặt bằng có màu trắng trừ một số vạch có màu vàng. Trong một số trường hợp có thể sử dụng các màu sắc khác để nâng mức độ cảnh báo giao thông trên mặt đường.

b) Vạch đứng kẻ trên thành vỉa hè, các công trình giao thông và một số bộ phận khác của đường. Loại vạch này kết hợp giữa vạch vàng và vạch đen hoặc vạch trắng và vạch đỏ.

1.3.2. Ý nghĩa các loại vạch kẻ đường

a) Vạch phân chia hai chiều xe chạy được đánh số thứ tự từ vạch 1.1 đến vạch 1.5:

- **Vạch 1.1: Vạch phân chia hai chiều xe chạy (vạch tim đường), dạng vạch đơn, đứt nét:** Là loại vạch màu vàng để phân chia hai chiều xe chạy ngược chiều nhau ở những đoạn đường có từ hai làn xe trở lên, không có dải phân cách giữa. Xe được phép cắt qua để sử dụng làn ngược chiều từ cả hai phía.



Vạch 1.1

- **Vạch 1.2: Vạch phân chia hai chiều xe chạy (vạch tim đường), dạng vạch đơn, nét liền**

Vạch dùng để phân chia hai chiều xe chạy cho đường có 2 hoặc 3 làn xe, không có dải phân cách giữa; xe không được lấn làn, không được đè lên vạch; vạch này thường sử dụng ở đoạn đường không đảm bảo tầm nhìn vượt xe, nguy cơ tai nạn giao thông đối đầu lớn (vạch đơn, liền nét, màu vàng).



Vạch 1.2

- **Vạch 1.3: Vạch phân chia hai chiều xe chạy ngược chiều (vạch tim đường), dạng vạch đôi, nét liền.**

Vạch dùng để phân chia hai chiều xe chạy cho đường có từ 4 làn xe trở lên, không có dải phân cách giữa, xe không được lấn làn, không được đè lên vạch. Vạch này thường dùng trên đoạn đường không đảm bảo tầm nhìn vượt xe, nguy cơ tai nạn giao thông đối đầu lớn hoặc ở các vị trí cần thiết khác.

Trong trường hợp tại các vị trí cần thiết để cho xe cắt ngang qua thì sử dụng vạch đứt nét màu vàng.

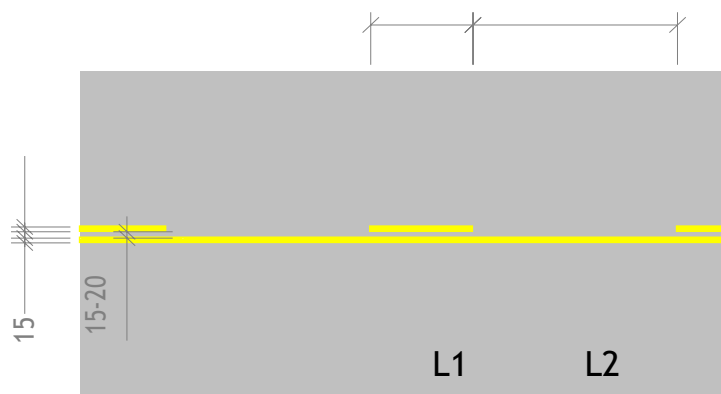


Vạch 1.3



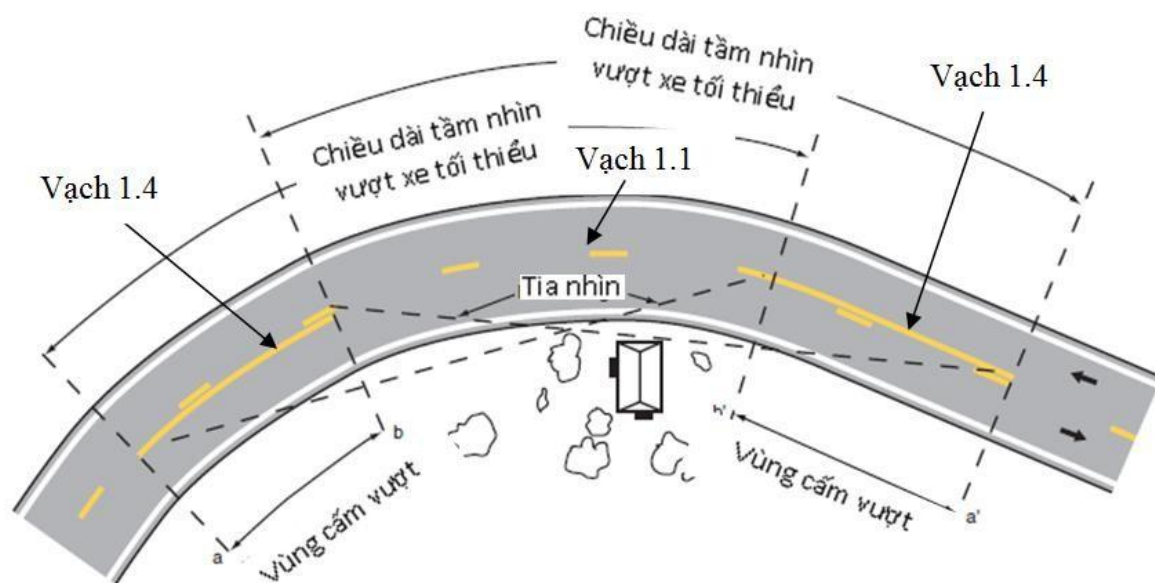
- Vạch 1.4: Vạch phân chia hai chiều xe chạy, dạng vạch đôi gồm một vạch nét liền, một vạch nét đứt

Vạch dùng để phân chia hai chiều xe chạy trên đường có từ 2 làn xe trở lên, không có dải phân cách giữa, sử dụng ở các đoạn cần thiết phải cấm xe sử dụng làn ngược chiều theo một hướng xe chạy nhất định để đảm bảo an toàn. Xe trên làn đường tiếp giáp với vạch đứt nét được phép cắt qua và sử dụng làn ngược chiều khi cần thiết; xe trên làn đường tiếp giáp với vạch liền nét không được lấn làn hoặc đè lên vạch.



Vạch 1.4

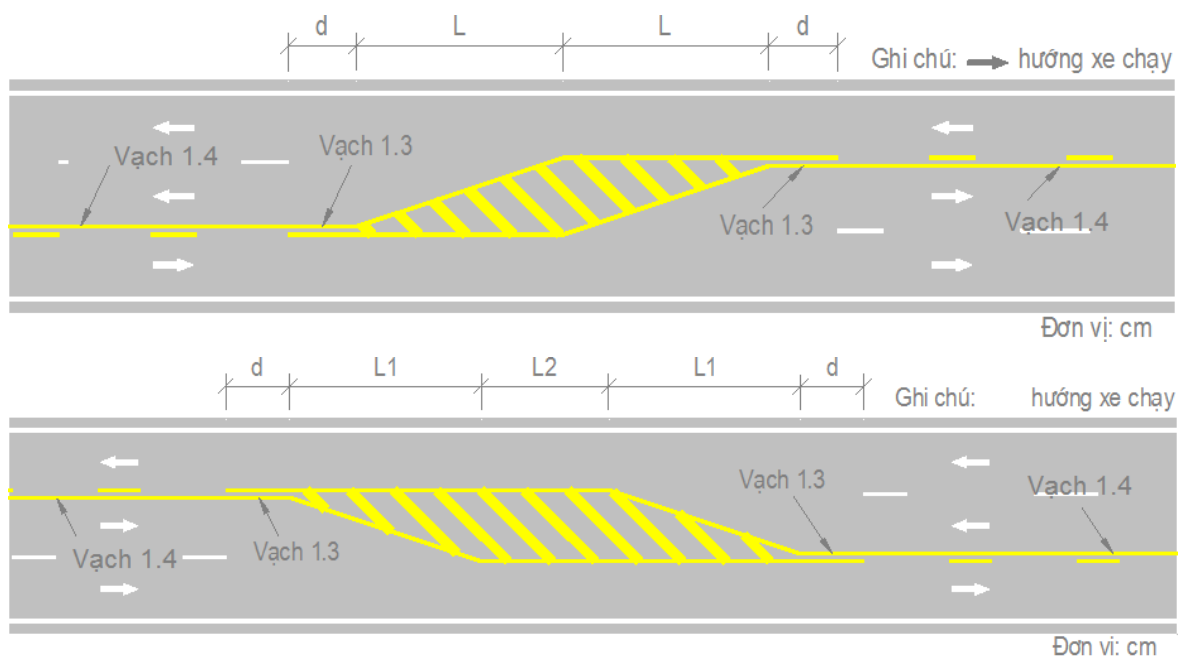
*** Xử lý của người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ khi gặp vạch phân chia hai chiều xe chạy trong đường cong nằm hoặc đường cong đứng không đảm bảo tầm nhìn vượt xe an toàn**



Theo chiều xe chạy khi gặp vạch 1.4 (khi tầm nhìn xe ngược chiều bị khuất) người lái xe phải tuyệt đối tuân thủ vạch kẻ đường, đi đúng làn đường, không được lấn làn sang làn ngược chiều (thể hiện vùng cấm vượt trên hình vẽ).

*** Vạch phân chia hai chiều xe chạy cho đường có 3 làn xe trong khu vực số làn đường trên một hướng thay đổi từ một làn sang hai làn và ngược lại.**

Vạch sơn phân chia hai chiều xe chạy cho đường có 3 làn xe trong khu vực số làn đường trên một hướng thay đổi từ một làn sang hai làn và ngược lại.

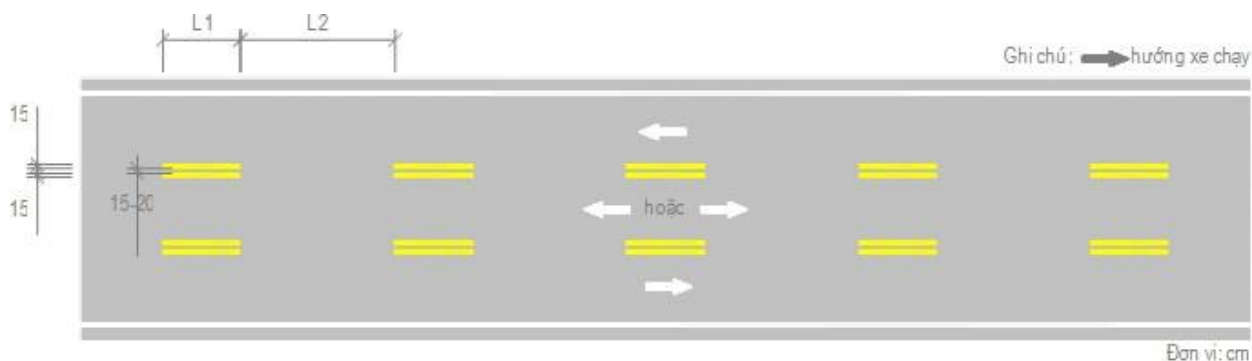


Theo chiều xe chạy khi người lái xe gặp vạch 1.3 thì tuyệt đối không được chạy

sang làn đường ngược chiều để tránh tai nạn xảy ra trên vùng có gạch chéo. Ngoài ra khi gặp vạch 1.4 người lái xe được chạy sang làn ngược chiều để vượt xe cùng chiều như quy định của vạch 1.4.

- Vạch 1.5: Vạch xác định ranh giới làn đường có thể thay đổi hướng xe chạy

Vạch dùng để xác định ranh giới làn đường có thể thay đổi hướng xe chạy trên đó theo thời gian. Hướng xe chạy ở một thời điểm trên làn đường có thể đổi chiều được quy định bởi người điều khiển giao thông, tín hiệu đèn, biển báo hoặc các báo hiệu khác phù hợp. Vạch 1.5 là vạch đôi, đứt nét, màu vàng.

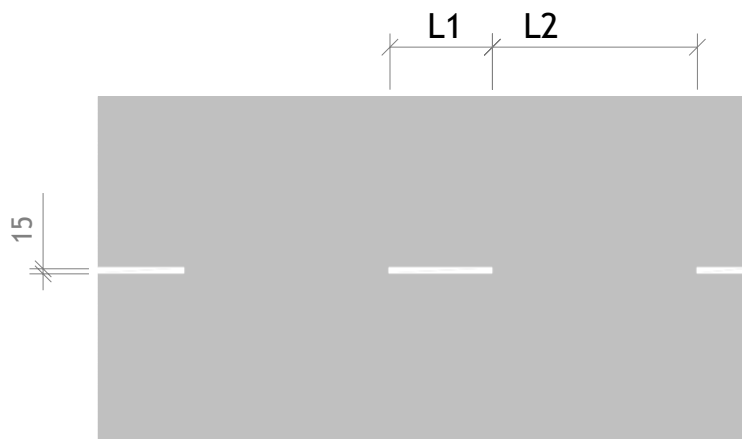


Vạch 1.5

b) Nhóm vạch phân chia các làn xe chạy cùng chiều:

- Vạch 2.1: Vạch phân chia các làn xe cùng chiều, dạng vạch đơn, đứt nét màu trắng

Vạch dùng để phân chia các làn xe cùng chiều. Gặp vạch này người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ được phép chuyển làn đường qua vạch.



Vạch 2.1

- Vạch 2.2: Vạch phân chia các làn xe cùng chiều, dạng vạch đơn, liền nét màu trắng

Vạch dùng để phân chia các làn xe cùng chiều trong trường hợp không cho phép xe chuyển làn hoặc sử dụng làn khác; xe không được lấn làn, không được đè lên vạch.



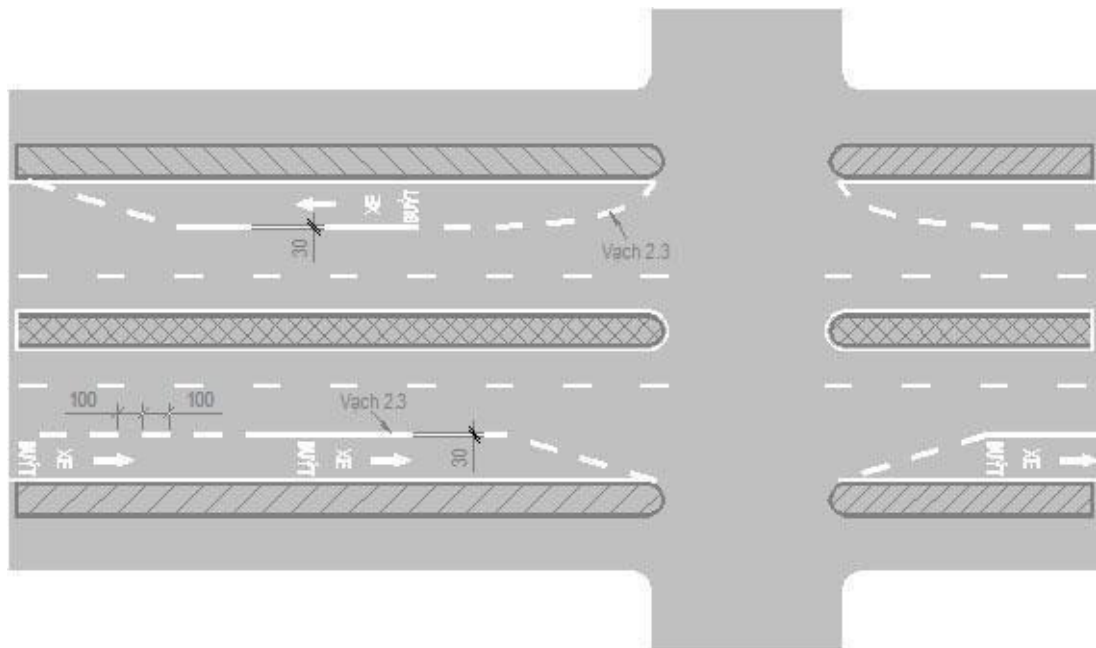
Vạch 2.2

- Vạch 2.3: Vạch giới hạn làn đường dành riêng hoặc làn đường ưu tiên

Vạch giới hạn làn đường dành riêng cho một loại xe cơ giới nhất định (vạch liền nét), các loại xe khác không được đi vào làn xe này trừ những trường hợp khẩn cấp theo Quy định.

Vạch giới hạn làn đường ưu tiên cho một loại xe cơ giới nhất định (vạch đứt nét), các xe khác có thể sử dụng làn đường này nhưng phải nhường đường cho xe được ưu tiên sử dụng làn khi xuất hiện loại xe này trên làn xe.

Xe trên làn đường dành riêng hoặc làn đường ưu tiên có thể cắt qua các vạch này khi làn đường hoặc phần đường xe chạy liền kề không cấm sử dụng loại xe này.



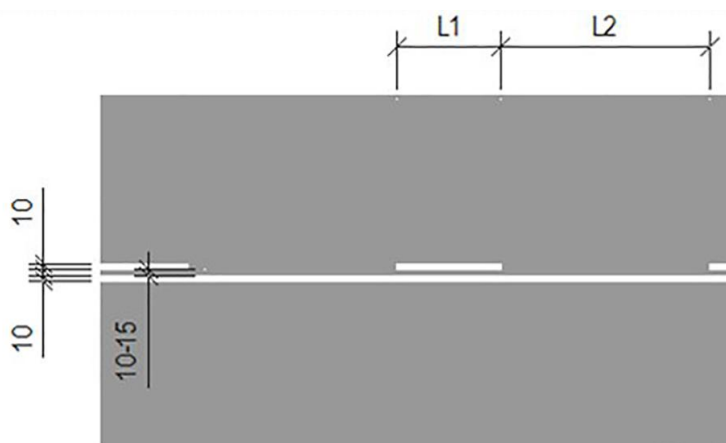
Minh họa bố trí vạch giới hạn làn đường dành riêng hoặc ưu tiên cho xe buýt

Quy cách:

- Vạch giới hạn đường dành riêng hoặc ưu tiên được cấu tạo bằng vạch đơn, màu trắng, có thể là vạch đứt nét hoặc vạch liền nét.
- Vạch 2.3 dạng nét đứt cũng được dùng để xác định phạm vi làn đường dành riêng hoặc ưu tiên ở vị trí đầu hoặc cuối làn đường như minh họa trên hình vẽ.

- Vạch giới hạn làn đường dành riêng hoặc ưu tiên được kẻ từ chỗ bắt đầu bố trí làn đường dành riêng hoặc ưu tiên, cứ qua một nút giao phải viết lại chữ một lần. Nếu khoảng cách giữa các ngã tư dài hơn 500 m thì có thể viết chữ nhắc lại ở quãng giữa đoạn đường.

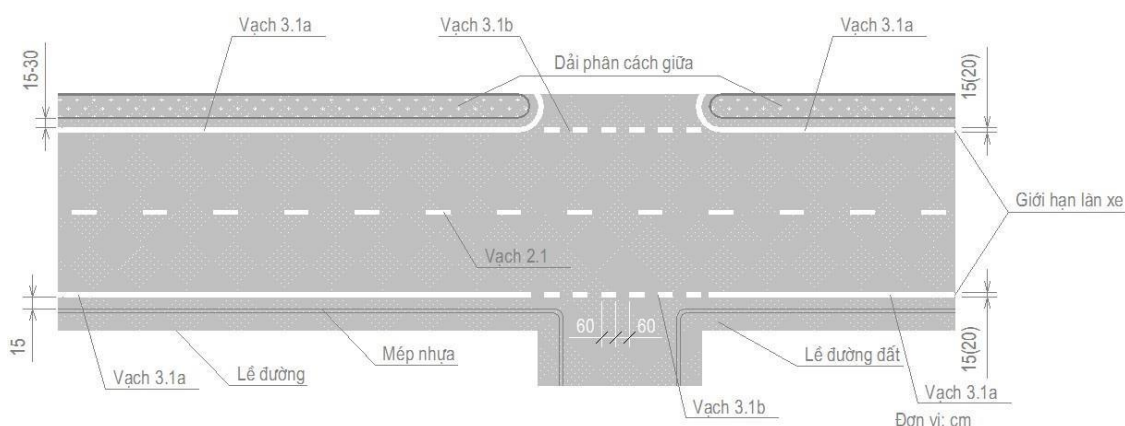
Vạch gồm vạch 2.1 kết hợp với vạch 2.2 dùng để phân chia các làn xe cùng chiều, xe trên làn đường tiếp giáp với vạch đứt nét được phép cắt qua khi cần thiết; xe trên làn đường tiếp giáp với vạch liền nét không được lấn làn hoặc đè vạch.



Vach 2.4

- Vạch 3.1: Vạch giới hạn mép ngoài phần đường xe chạy hoặc vạch phân cách làn xe cơ giới và làn xe thô sơ**

Vạch xác định mép ngoài phần đường xe chạy hoặc phân cách làn xe cơ giới và xe thô sơ, xe chạy được phép đè lên vạch khi cần thiết và phải nhường đường cho xe thô sơ.



Minh họa sử dụng vach 3.1 để xác định mép ngoài phần đường xe chạy

- Một số loại vach khác có thể sử dụng để xác định mép phần xe chạy

- **Vạch 3.2; vạch 3.3:** Sử dụng để phân cách giữa làn xe cơ bản và làn xe chuyển tốc, giữa làn xe cơ bản và làn xe phụ thêm hoặc vạch phân cách, kênh hóa các làn xe trong khu vực tách và nhập làn.

Vạch 3.2: liền nét, màu trắng. Xe không được phép chuyển làn qua vạch 3.2 trừ các trường hợp khẩn cấp theo quy định tại Quy định.

Vạch 3.3: đứt nét, màu trắng. Xe được phép cắt, chuyển làn qua vạch. Ngoài ra, vạch 3.3 còn được sử dụng để kẻ đoạn chuyển tiếp từ vạch 2.1 sang vạch 3.2.

- **Vạch 3.4:** Sử dụng để báo hiệu sắp đến đến vạch 1.2 hoặc vạch 2.2; hoặc sử dụng để kẻ vạch chuyển tiếp từ vạch 1.1 đến vạch 1.2; hoặc từ vạch 2.1 đến vạch 2.2. Bề rộng vạch 3.4 được lấy tương ứng theo bề rộng của vạch 1.2 hoặc vạch 2.2.

Vạch 3.4: đứt nét, màu trắng.

d) Nhóm vạch kênh hóa dòng xe

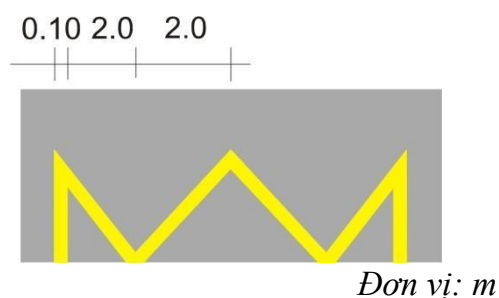
- **Vạch 4.1: Vạch kênh hóa dòng xe dạng gạch chéo**

Vạch được sử dụng để giới hạn các phần mặt đường không sử dụng cho xe chạy mà sử dụng để kênh hóa các dòng giao thông giao thông trên đường. Khi vạch 4.1 được sử dụng, các phương tiện giao thông phải đi theo tuyến đường quy định, không được lấn vạch hoặc cắt qua vạch trừ những trường hợp khẩn cấp theo quy định tại Quy định.



Vạch 4.1

Vạch đơn liền, màu vàng, được vẽ dạng gãy khúc (có dạng hình chữ M, nhiều đỉnh). Vạch sử dụng để quy định vị trí dừng xe của các phương tiện vận tải hành khách công cộng trên đường như xe buýt, xe tắc xi ... Các loại phương tiện khác và người đi bộ không được dừng, đỗ trong phạm vi kẻ vạch và trong khoảng cách 15 m từ vị trí vạch về hai phía theo phương dọc đường.



Vạch số 9.2

- **Vạch 9.3: Vạch mũi tên chỉ hướng trên mặt đường**

Vạch dùng để chỉ hướng xe phải đi. Mũi tên chỉ hướng chủ yếu sử dụng ở các

nút giao có tách nhập làn và trên đường có nhiều làn xe. Mũi tên cũng có thể được sử dụng cho các phần đường xe chạy một chiều để xác nhận hướng giao thông.

- Màu sắc của mũi tên chỉ hướng là màu trắng.
- Kích thước các mũi tên phù hợp theo nguyên tắc tốc độ xe chạy càng lớn thì kích thước mũi tên càng lớn.

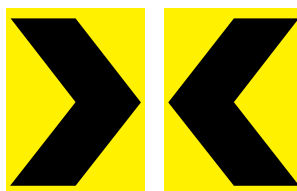
2. CỌC TIÊU, TIÊU PHẢN QUANG, TƯỜNG BẢO VỆ VÀ HÀNG RÀO CHẮN

2.1. Cọc tiêu

Cọc tiêu đặt ở lề của các các đoạn đường nguy hiểm có tác dụng hướng dẫn cho người tham gia giao thông biết phạm vi phần đường an toàn và hướng đi của tuyến đường.

2.2. Tiêu phản quang

* **Tiêu phản quang dạng mũi tên** bao gồm một biển vẽ dạng mũi tên chỉ hướng màu đen trên nền vàng gắn trên đỉnh các cột.



Hình– Tiêu phản quang dạng mũi tên

* **Tiêu phản quang dạng mũi tên được sử dụng trong phạm vi đường cong** nằm trong các trường hợp sau:

- a) Trên các đường cao tốc tại các đường cong có bán kính bằng bán kính tối thiểu nhỏ nhất theo cấp đường;
- b) Trên các nhánh rẽ trái gián tiếp của các nút giao khác mức liên thông;
- c) Trên các đoạn đường cong hạn chế tầm nhìn hoặc các đường cong được đánh giá là điểm đen về tai nạn giao thông; các đường cong được gắn biển số W.201(a,b) “Chỗ ngoặt nguy hiểm” có lưng hướng ra phía vực sâu mà không có tường bảo vệ hoặc lan can phòng hộ; các đường cong dạng con rắn.

2.3. Tường bảo vệ và hàng rào chắn

2.3.1. Tường bảo vệ

Tường bảo vệ đặt ở lề của các các đoạn đường nguy hiểm có tác dụng hướng dẫn cho người tham gia giao thông biết phạm vi phần đường an toàn và hướng đi của tuyến đường

Tường bảo vệ còn có tác dụng hạn chế các phương tiện tham gia giao thông khỏi văng ra khỏi phần đường xe chạy. Tường bảo vệ đồng thời cần có tác dụng dẫn hướng cho lái xe vào ban đêm bằng vạch sơn đứng hoặc tiêu phản quang gắn trên đó.

2.3.2. Hàng rào chắn

a, Hàng rào chắn cố định: Hàng rào chắn cố định đặt ở những vị trí nền đường bị thắt hẹp, ở đầu cầu, đầu cống hoặc ở đầu những đoạn đường cấm, đường cụt, không cho

xe, người qua lại.

Trên các bộ phận của hàng rào chắn (cột, thanh ngang) phải gắn tiêu phản quang hoặc được sơn phản quang vạch kẻ đường theo đúng ý nghĩa sử dụng.

b, Hàng rào chắn di động: Hàng rào chắn di động là những hàng rào chắn có thể nâng lên, hạ xuống, đẩy ra và đẩy vào hoặc đóng mở được.

Hàng rào chắn di động đặt ở những chỗ cần điều khiển sự đi lại và kiểm soát giao thông.

3. CỘT KILÔMÉT

3.1. Tác dụng của cột kilômet

Cột kilômet có tác dụng xác định lý trình con đường để phục vụ yêu cầu quản lý đường và kết hợp chỉ dẫn cho người sử dụng đường biết khoảng cách trên hướng đi.

Khoảng cách giữa các cột kilômet là khoảng cách chắn 1.000m của tim đường (bắt đầu tính từ gốc đường). Điểm gốc đường gọi là kilômet không.

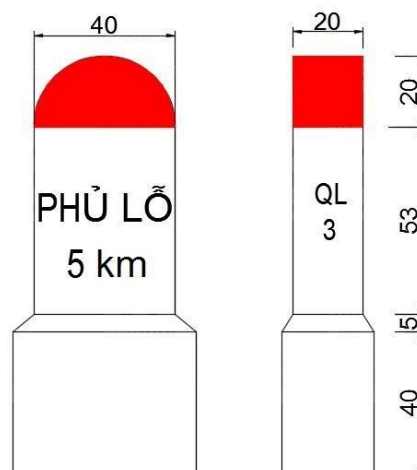
3.2. Hình dạng, màu sắc của cột kilômet

3.2.1. Cột ki lô mét dạng cột thấp

Có dạng hình chữ nhật, đầu trên cùng lượn tròn theo hình bán nguyệt đường kính 40 cm.

Phần đầu hình bán nguyệt có màu đỏ với hệ thống đường quốc lộ, màu xanh với hệ thống đường tỉnh, màu nâu với hệ thống đường huyện (cũ) và màu vàng với hệ thống đường chuyên dùng. Phần thân cột màu trắng.

Cột kilômet được đặt về phía tay phải theo hướng gốc đường. Trong trường hợp khó khăn có thể đặt ở bên trái.



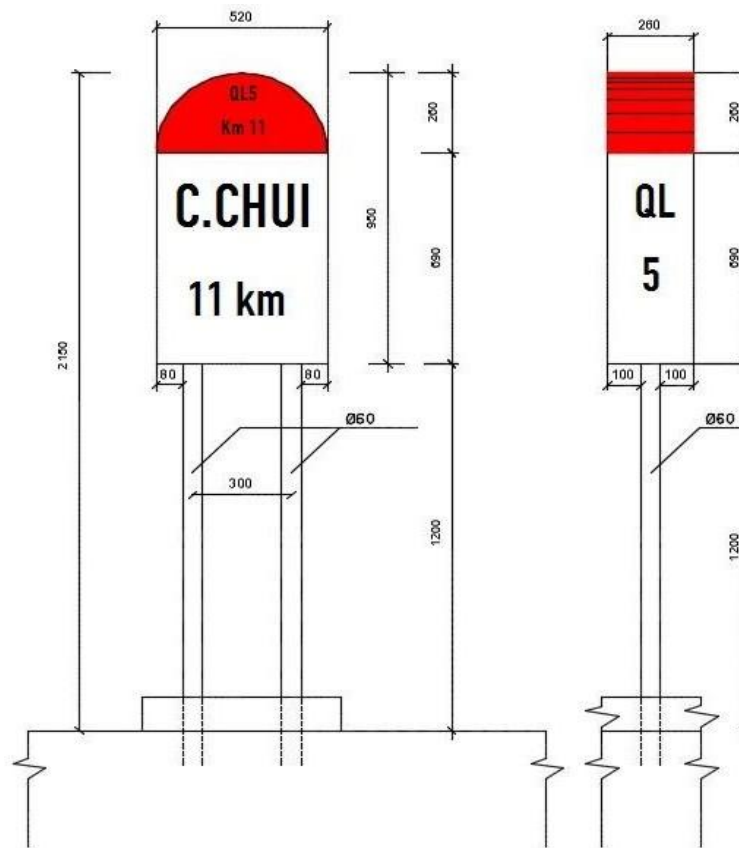
Cột kilômet dạng thấp

3.2.2. Cột kilômet dạng cột cao

Có dạng hình chữ nhật, đầu trên cùng lượn tròn theo hình bán nguyệt đường kính 52 cm.

Phần đầu hình bán nguyệt có màu đỏ với hệ thống đường quốc lộ, màu xanh với hệ thống đường tỉnh, màu nâu với hệ thống đường huyện (cũ) và màu vàng với hệ thống đường chuyên dùng. Phần thân cột màu trắng. Cột kilômet được đặt ở dải phân cách

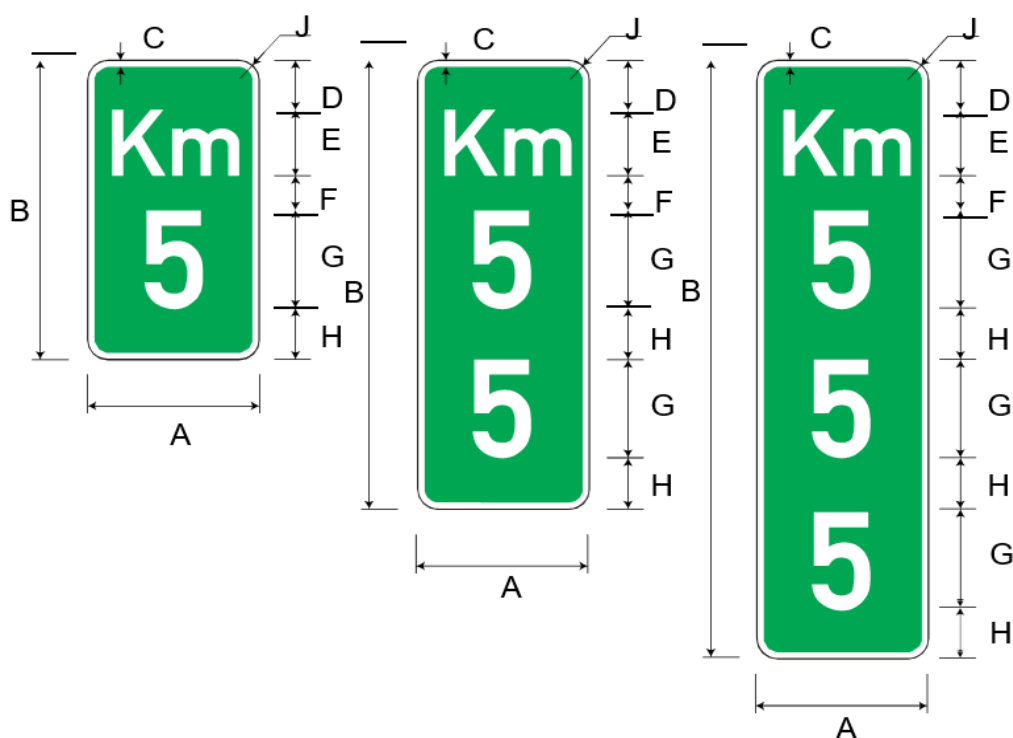
giữa rộng từ 50cm đến 200cm trên đường có 4 làn xe trở lên. Cột có chân cao hơn 90 cm so với mặt đường xe chạy.



Cột kilômét dạng cột cao

- Cột kilômét dạng tấm hình chữ nhật

- Hình dạng: có dạng hình chữ nhật gắn trên cột biển báo.
- Biển có nền xanh lá cây, viền trắng với đường cao tốc.
- Biển có nền xanh lam, viền trắng với các đường ô tô khác.



a) Loại một chữ số lý trình

b) Loại hai chữ số lý trình

c) Loại ba chữ số lý trình

4.3.2.3. Phạm vi tác dụng

Cột kilômét chỉ áp dụng trên các hệ thống đường quốc lộ (ký hiệu QL), đường tỉnh (ký hiệu ĐT), đường chuyên dùng (ký hiệu CD), không áp dụng với hệ thống đường đô thị (ký hiệu ĐĐT) và hệ thống đường xã (ký hiệu ĐX).

4. MỐC LỘ GIỚI

4.1. Tác dụng của cọc mốc lộ giới

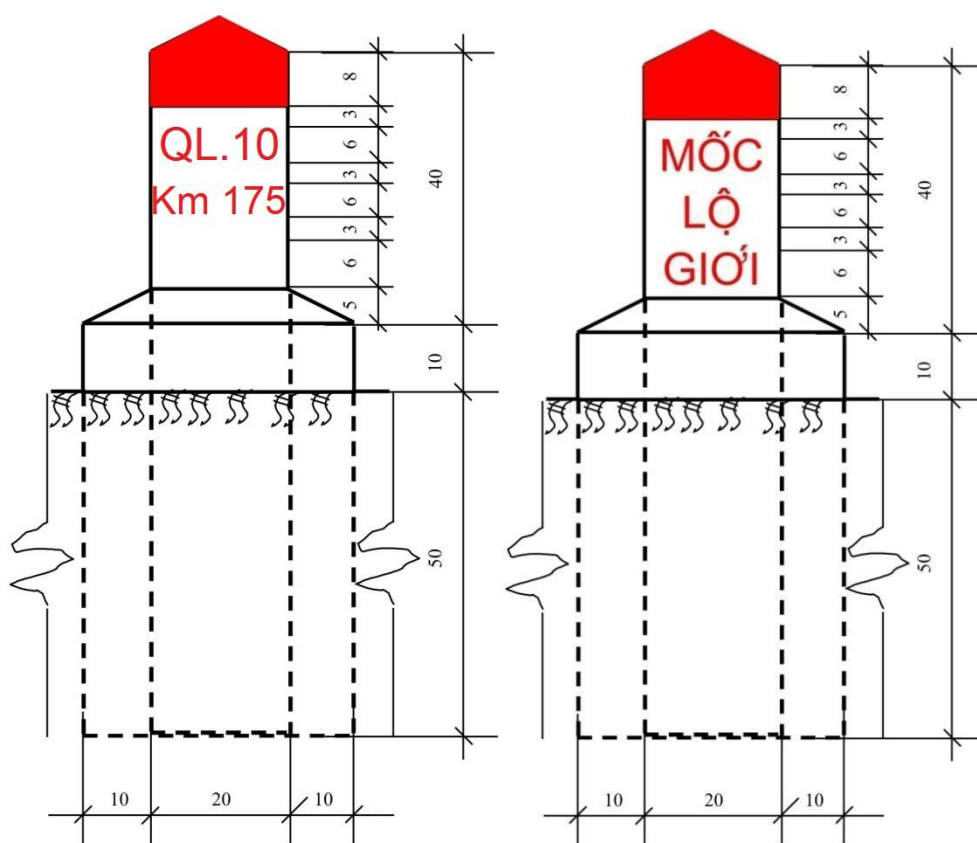
Cọc mốc lộ giới là một loại báo hiệu đường bộ đặc biệt, dùng để xác định giới hạn, phạm vi hành lang bảo vệ đường bộ theo quy định.

4.2. Cấu tạo cọc mốc lộ giới

Mặt trước cọc (phía quay ra đường) ghi chữ “MỐC LỘ GIỚI”, chữ chìm màu đen.

Cọc được sơn màu trắng.

Phần trên cùng cao 10cm (từ đỉnh cọc trở xuống) sơn màu đỏ.



Mặt chính (nhìn ra phía đường) b) Hai mặt bên (hướng xe chạy)

Hình cọc mốc lộ giới

5. GƯƠNG CẦU LÒI, DẢI PHÂN CÁCH VÀ LAN CAN PHÒNG HỘ

5.1. Tác dụng của gương cầu lồi

Gương cầu lồi có tác dụng cải thiện tầm nhìn cho người tham gia giao thông ở các vị trí đường cong bán kính nhỏ, tầm nhìn bị che khuất. Qua gương cầu lồi, người điều khiển phương tiện có thể quan sát được từ xa phương tiện chạy ngược chiều để điều chỉnh tốc độ cho phù hợp.

5.2. Vị trí và quy định đặt gương cầu lồi

Gương cầu lồi sử dụng ở các vị trí đường cong nhỏ, che khuất tầm nhìn, chủ yếu đặt ở các đường cong ôm núi có bán kính đường cong không thỏa mãn tiêu chuẩn kỹ thuật.

Gương cầu lồi được đặt ở sát vai nền đường, vuông góc với mặt phẳng nằm ngang và mép dưới gương cao hơn độ cao vai đường 1,20m.

5.3. Dải phân cách

Dải phân cách là bộ phận của đường mà xe không chạy trên đó, được dùng để phân chia mặt đường thành hai chiều xe chạy riêng biệt hoặc để phân chia phần đường của xe cơ giới và xe thô sơ hoặc của nhiều loại xe khác nhau trên cùng một chiều xe chạy.

Dải phân cách có các loại:

- Dải phân cách cố định là dải phân cách có vị trí cố định trên phần đường xe chạy, gồm các loại cơ bản sau: dải phân cách dạng bó vỉa bên trong đổ đất trồng cây (đối với dải phân cách rộng); dải phân cách có dạng một dải đất xen kẹp giữa các phần xe chạy, có dạng lõm xuống hoặc tận dụng địa hình tự nhiên, có thể sử dụng kết hợp lan can phòng hộ nửa cứng hoặc mềm; dải phân cách sử dụng lan can phòng hộ cứng xây cố định trên mặt đường có chiều cao trong khoảng 0,3 m – 0,8 m.

- Dải phân cách mềm di động là các dải phân cách có thể di chuyển theo bề rộng trên mặt đường được tạo bởi các cọc (cục) bê tông, nhựa composite bên trong có thể đổ cát hoặc nước cao từ 0,3 m – 0,8 m xếp liên nhau hoặc có các ống thép Ø40 – Ø50 xuyên qua tạo thành hệ thống lan can trên mặt đường.

Đặt dải phân cách di động khi đường chỉ đủ 2 hoặc 3 làn đường.

- Dải phân cách tôn sóng dùng để chia đôi mặt đường thành hai phần chiều đi và chiều về riêng biệt của các loại phương tiện hoặc phân cách ranh giới giữa làn đường xe cơ giới và xe thô sơ. Có thể dùng thay thế cọc tiêu, rào chắn hoặc tường bảo vệ hay dải phân cách cứng, làm hộ lan các đoạn đường cong, đường dẫn vào cầu, các đoạn nền đường đắp cao trên 2m, các đoạn đường men theo sông, suối, đầm hồ, ao.

5.4. Lan can phòng hộ

Lan can phòng hộ là kết cấu lắp đặt dọc theo tuyến đường (thường ở mép lề hoặc dải phân cách) nhằm ngăn chặn phương tiện không vượt ra khỏi phần đường xe chạy khi có va chạm hoặc mất lái; giảm thiểu mức độ nguy hiểm nếu phương tiện đâm vào

khu vực bên ngoài (vực sâu, sông, cầu, khu dân cư...) hoặc dẫn hướng phương tiện quay lại phần đường an toàn.

Các loại lan can phòng hộ phổ biến:

- Lan can phòng hộ mềm: Hàng rào dây cáp thép hoặc tấm tôn sóng (thường thấy trên quốc lộ, đường cao tốc)

- Lan can phòng hộ cứng: Tường bê tông đúc sẵn dạng “New Jersey”.

6. BÁO HIỆU CẤM ĐI LẠI

Báo hiệu cấm đi lại là hệ thống biển báo thuộc nhóm biển báo cấm, được sử dụng để thông báo cho người tham gia giao thông biết đoạn đường hoặc khu vực đó không được phép đi vào đối với tất cả phương tiện, hoặc một số loại phương tiện nhất định.

Mục đích:

- Ngăn phương tiện hoặc người đi bộ đi vào khu vực nguy hiểm, đường đang thi công, hoặc đoạn đường không cho phép lưu thông.
- Đảm bảo an toàn giao thông và bảo vệ kết cấu hạ tầng đường bộ.

CHƯƠNG IV

TỐC ĐỘ VÀ KHOẢNG CÁCH

1. QUY ĐỊNH VỀ TỐC ĐỘ CỦA PHƯƠNG TIỆN THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Quy định chung

Người lái xe phải chấp hành quy định về tốc độ, khoảng cách an toàn tối thiểu với xe phía trước cùng làn đường hoặc phân đường.

1. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải bảo đảm tốc độ phù hợp điều kiện của cầu, đường, mật độ giao thông, địa hình, thời tiết và các yếu tố ảnh hưởng khác để bảo đảm an toàn.

2. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải quan sát, giảm tốc độ hoặc dừng lại để bảo đảm an toàn trong các trường hợp sau đây:

a) Tại nơi có vạch kẻ đường hoặc báo hiệu khác dành cho người đi bộ hoặc tại nơi mà người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật đang qua đường;

b) Có báo hiệu cảnh báo nguy hiểm hoặc có chướng ngại vật trên đường;

c) Chuyển hướng xe chạy hoặc tầm nhìn bị hạn chế;

3. Nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường bộ, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt; đường hẹp, đường vòng, đường quanh co, đường đèo, dốc;

4. Nơi cầu, cống hẹp, đập tràn, đường ngầm, hầm chui, hầm đường bộ;

5. Khu vực có trường học, bệnh viện, bến xe, công trình công cộng tập trung đông người, khu vực đông dân cư, chợ, khu vực đang thi công trên đường bộ, hiện trường

6. ờng vụ tai nạn giao thông đường bộ;

7. Có vật nuôi đi trên đường hoặc chần thả ở ven đường;

8. Tránh xe đi ngược chiều hoặc khi cho xe đi phía sau vượt; khi có tín hiệu xin đường, tín hiệu khẩn cấp của xe đi cùng chiều phía trước;

9. Điểm dừng xe, đỗ xe trên đường bộ có khách đang lên, xuống xe;

10. Gặp xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, hàng hóa nguy hiểm; đoàn người đi bộ;

11. Gặp xe ưu tiên;

12. Điều kiện trời mưa, gió, sương, khói, bụi, mặt đường trơn trượt, lầy lội, có nhiều đất đá, vật liệu rơi vãi ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường bộ;

13. Khu vực đang tổ chức kiểm soát giao thông đường bộ.

14. Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

1.2. Các trường hợp phải giảm tốc độ

Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ phải giảm tốc độ để có thể dừng lại một cách an toàn trong các trường hợp sau:

1. Có báo hiệu cảnh báo nguy hiểm hoặc có chướng ngại vật trên đường;

2. Chuyển hướng xe chạy hoặc tầm nhìn bị hạn chế;
3. Qua nơi đường bộ giao nhau cùng mức; nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt; đường vòng; đường có địa hình quanh co, đèo dốc; đoạn đường có mặt đường hẹp, không êm thuận;
4. Qua cầu, cống hẹp; đi qua đập tràn, đường ngầm, hầm chui; khi lên gần đỉnh dốc, khi xuống dốc;
5. Qua khu vực có trường học, bệnh viện, bến xe, công trình công cộng tập trung nhiều người; khu vực đông dân cư, nhà máy, công sở tập trung bên đường; khu vực đang thi công trên đường bộ; hiện trường xảy ra tai nạn giao thông;
6. Khi có người đi bộ, xe lăn của người khuyết tật qua đường;
7. Có súc vật đi trên đường hoặc chặn thả ở sát đường;
8. Tránh xe chạy ngược chiều hoặc khi cho xe chạy sau vượt; khi có tín hiệu xin đường, tín hiệu khẩn cấp của xe đi phía trước;
9. Đến gần bến xe buýt, điểm dừng đỗ xe có khách đang lên, xuống xe;
10. Gặp xe ưu tiên đang thực hiện nhiệm vụ; gặp xe siêu trường, siêu trọng, xe chở hàng nguy hiểm; gặp đoàn người đi bộ;
11. Trời mưa; có sương mù, khói, bụi; mặt đường trơn trượt, lầy lội, có nhiều đất đá, vật liệu rơi vãi;
15. Khi điều khiển phương tiện đi qua khu vực trạm kiểm soát tải trọng xe, trạm cảnh sát giao thông, trạm giao dịch thanh toán đối với các phương tiện sử dụng đường bộ.

1.3. Tốc độ tối đa của phương tiện khi tham gia giao thông

Xe máy chuyên dùng, xe gắn máy và các loại xe tương tự khi tham gia giao thông, tốc độ khai thác tối đa là 40 km/h.

Tốc độ khai thác tối đa cho phép xe cơ giới tham gia giao thông trên đường bộ trong khu vực đông dân cư

Loại xe cơ giới đường bộ	Tốc độ khai thác tối đa (km/h)	
	Đường đôi; đường một chiều có từ hai làn xe cơ giới trở lên	Đường hai chiều; đường một chiều có một làn xe cơ giới
Các loại xe cơ giới, trừ xe máy chuyên dùng, xe gắn máy và các loại xe tương tự, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ	60	50

Tốc độ khai thác tối đa cho phép xe cơ giới tham gia giao thông trên đường bộ ngoài khu vực đông dân cư

Loại xe cơ giới đường bộ	Tốc độ khai thác tối đa (km/h)	
	Đường đôi; đường một chiều có từ hai làn xe cơ giới trở lên	Đường hai chiều; đường một chiều có một làn xe cơ giới
Xe ô tô chở người đến 28 chỗ không kể chỗ của người lái xe (trừ xe buýt); ô tô tải có trọng tải không lớn hơn 3,5 tấn	90	80
Xe ô tô chở người trên 28 chỗ không kể chỗ người lái xe (trừ xe buýt); ô tô tải có trọng tải trên 3,5 tấn (trừ ô tô xi téc)	80	70
Xe buýt; ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc (trừ ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc xi téc); xe mô tô; ô tô chuyên dùng (trừ ô tô trộn vữa, ô tô trộn bê tông lưu động)	70	60
Ô tô kéo rơ moóc; ô tô kéo xe khác; ô tô trộn vữa, ô tô trộn bê tông lưu động, ô tô xi téc, ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc xi téc, ô tô kéo theo rơ moóc xi téc)	60	50

2. KHOẢNG CÁCH AN TOÀN GIỮA HAI PHƯƠNG TIỆN KHI THAM GIA GIAO THÔNG

1. Khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải giữ một khoảng cách an toàn đối với xe chạy liền trước cùng làn hoặc cùng phần đường, cùng chiều xe của mình; ở nơi có biển báo "Cự ly tối thiểu giữa hai xe" phải giữ khoảng cách không nhỏ hơn trị số ghi trên biển báo.

2. Khoảng cách an toàn giữa hai xe khi tham gia giao thông trên đường

a. Trong điều kiện mặt đường khô ráo, không có sương mù, mặt đường không trơn trượt, địa hình bằng phẳng, đường thẳng, tầm nhìn bảo đảm, khoảng cách an toàn ứng với mỗi tốc độ được quy định như sau:

Tốc độ lưu hành (V km/h)	Khoảng cách an toàn (m)
$V = 60$	35
$60 < V \leq 80$	55
$80 < V \leq 100$	70
$100 < V \leq 120$	100

Khi điều khiển xe chạy với tốc độ dưới 60 km/h, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải chủ động giữ khoảng cách an toàn phù hợp với xe chạy liền trước xe của mình; khoảng cách này tùy thuộc vào mật độ phương tiện, tình hình giao thông thực tế để đảm bảo an toàn giao thông.

Trong điều kiện trời mưa, có sương mù, mặt đường trơn trượt, đường có địa hình quanh co, đèo dốc, tầm nhìn hạn chế, người lái xe phải điều chỉnh khoảng cách an toàn lớn hơn trị số ghi trên biển báo.

PHẦN II

XỬ LÝ CÁC TÌNH HUỐNG GIAO THÔNG

Xử lý các tình huống giao thông trên sa hình là việc bố trí các thể đi theo những tình huống giả định như thường gặp trong thực tế, để người học lái xe vận dụng kiến thức tổng hợp về Luật Trật tự, an toàn Giao thông đường bộ, hệ thống báo hiệu đường bộ để xử trí các tình huống giao thông, chọn thể đi đúng luật hay còn gọi là giải thể sa hình.

Đối với các tình huống giao thông phức tạp trên sa hình ở nơi các loại đường giao thông giao nhau, trước khi xử lý, chọn thể đi cho đúng luật, cần phải phân tích các đặc điểm của sa hình.

CHƯƠNG I

CÁC ĐẶC ĐIỂM CỦA SA HÌNH

1.1. ĐẶC ĐIỂM CỦA ĐƯỜNG SÁ

Phải quan sát trên sa hình đường rộng hay hẹp, có đường ưu tiên hay không có đường ưu tiên, có đường chính, đường phụ hay không, nơi đường giao nhau là ngã ba, ngã tư, ngã năm ... hay đường giao nhau có đảo giao thông (có vòng xuyến).

1.2. ĐẶC ĐIỂM CỦA XE

Trên sa hình có bao nhiêu loại xe tham gia giao thông, gồm những loại nào, có xe ưu tiên theo quy định hay không, gồm những loại xe gì và thứ tự ưu tiên của các loại xe đó.

1.3. VỊ TRÍ CỦA XE TRÊN SA HÌNH

Có xe nào đã vào nơi giao nhau trước, còn xe nào cùng đến một lúc, những xe nào đi theo đoàn.

1.4. HƯỚNG ĐI CỦA XE

Có xe nào đi thẳng, xe nào rẽ phải, rẽ trái hay quay đầu và ảnh hưởng của chúng đến những xe khác.

1.5. CÁC LOẠI BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ TRÊN SA HÌNH

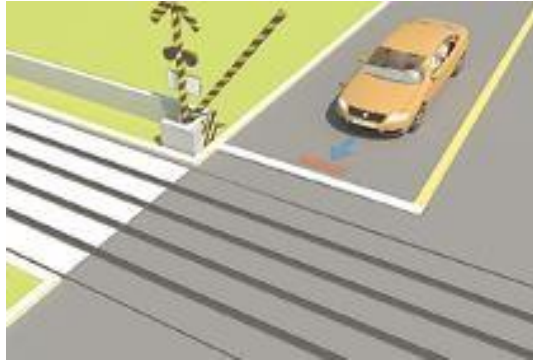
Quan sát có các loại báo hiệu đường bộ nào, hiệu lực của các loại báo hiệu đó đối với các loại xe trên sa hình.

CHƯƠNG II

CÁC NGUYÊN TẮC XỬ LÝ TRÊN SA HÌNH

2.1. XE CÓ ĐƯỜNG RIÊNG

Các loại xe có đường riêng như: tàu hỏa, tàu điện hay xe ô tô buýt, khi đường riêng cắt ngang đường bộ thì quyền ưu tiên thuộc về các loại phương tiện chạy trên đường riêng.



Hình 2.1

Trên hình 2.1: Tàu hỏa có đường riêng được đi trước, xe ô tô con phải dừng lại nhường đường.

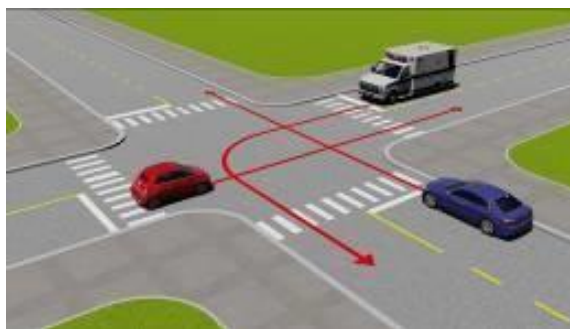


Hình 2.2

Trên hình 2.2: Khi băng qua đường riêng, phải lựa chọn có đủ khoảng cách từ giới hạn đường riêng đó đến đuôi xe liền trước không nhỏ hơn 1,5 a (a là chiều dài thân xe)

2.2. QUYỀN BÌNH ĐẲNG XE VÀO NƠI ĐƯỜNG GIAO NHAU

Khi tới đường giao nhau, xe thô sơ và xe cơ giới đều có quyền bình đẳng ngang nhau, xe nào vào nơi đường giao nhau trước thì xe đó được đi trước



Hình 2.3

Trên hình 2.3: Xe con màu đỏ vào nơi đường giao nhau trước, do đó được đi trước mặc dù xe ô tô cứu thương là xe có quyền ưu tiên theo Quy định. Sau đó đến xe ô tô cứu thương và cuối cùng là xe ô tô con.

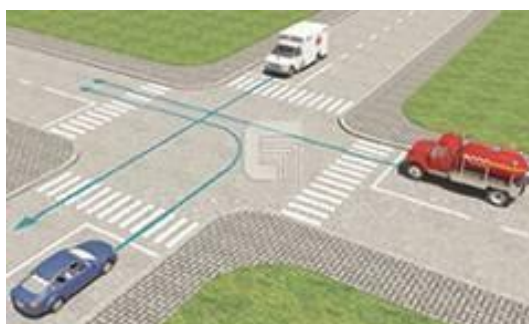
2.3. XE ƯU TIÊN THEO QUY ĐỊNH

Một số xe cơ giới có quyền ưu tiên, được quyền đi trước xe khác khi qua đường giao nhau từ bất kỳ hướng nào tới, theo thứ tự ưu tiên.



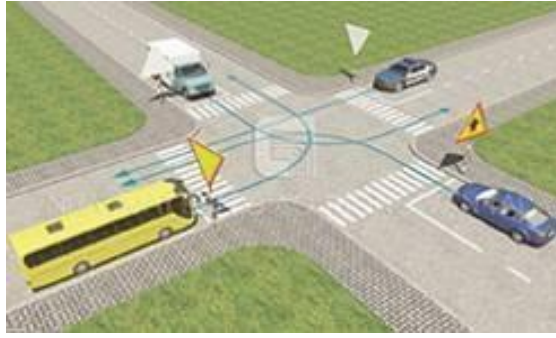
Hình 2.4

Trên hình 2.4: Xe ô tô cứu thương có quyền ưu tiên theo Quy định nên được đi trước. Xe mô tô đi trên đường ưu tiên vẫn phải nhường đường cho xe cứu thương.



Hình 2.5

Trên hình 2.5: Xe ô tô chữa cháy được quyền ưu tiên đi trước các xe khác khi qua đường giao nhau theo thứ tự ưu tiên thứ nhất, do đó theo hướng mũi tên xe ô tô chữa cháy mặc dù bên phải vướng xe ô tô cứu thương vẫn được đi trước, sau đó đến xe ô tô cứu thương và đi cuối cùng là xe ô tô con.



Hình 2.6

Trên hình 2.6: Xe ô tô công an (CA) là xe có quyền ưu tiên theo Quy định nên được đi trước mặc dù xe ô tô con và xe ô tô tải đang đi trên đường ưu tiên. Khi xe ô tô công an đã đi, phía bên phải xe ô tô con không vướng nên được quyền đi tiếp theo. Lúc này phía tay phải xe ô tô khách không vướng, lẽ ra được đi nhưng xe ô tô tải đang đi trên đường ưu tiên do đó được đi trước, xe ô tô khách đi sau cùng.

2.4. XE Ở TRÊN ĐƯỜNG ƯU TIÊN

Tại những nơi giao nhau giữa một đường ưu tiên và một đường không ưu tiên hoặc giữa một đường chính và một đường phụ thì quyền ưu tiên dành cho xe chạy trên đường ưu tiên và trên đường chính bất kỳ từ hướng nào tới.

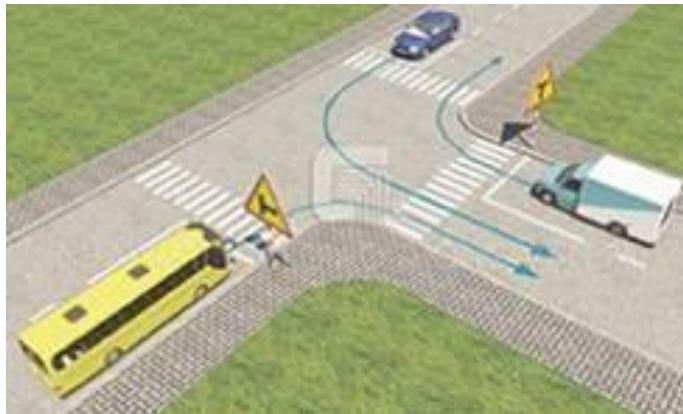


Hình 2.6

Trên hình 2.6: Xe ô tô con đang đi trên đường ưu tiên nên mặc dù bên phải vướng xe ô tô khách vẫn được đi trước, sau đó đến xe ô tô tải và cuối cùng là xe ô tô khách.

2.5. XE CÓ QUYỀN ƯU TIÊN BÊN PHẢI

Khi các xe đến đường giao nhau đồng cấp, cùng một lúc thì xe nào rẽ phải và bên phải không vướng sẽ được đi trước.



Hình 2.7

Trên hình 2.7: Xe ô tô tải và xe ô tô khách đều rẽ phải nên cùng được ưu tiên đi trước, xe ô tô con rẽ trái đi sau cùng.

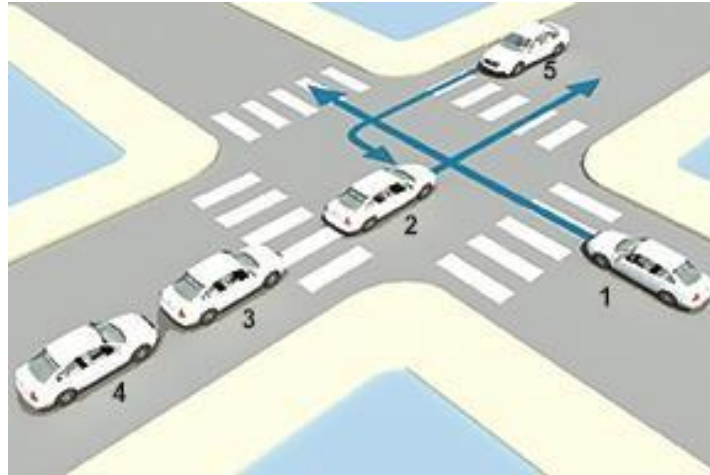


Hình 2.8

Trên hình 2.8: Bên phải các xe ô tô đều vướng, chỉ có xe mô tô bên phải không vướng nên được đi trước, tiếp theo là xe ô tô tải, rồi đến xe ô tô khách và cuối cùng là xe ô tô con.

2.6. QUYỀN ƯU TIÊN ĐỐI VỚI XE ĐI CÙNG ĐOÀN, CÙNG HƯỚNG

Các xe đi cùng đoàn, cùng hướng thì khi xe đầu đoàn đã vào phần đường giao nhau, các xe cùng đoàn được ưu tiên bám theo nhau để qua đường giao nhau.

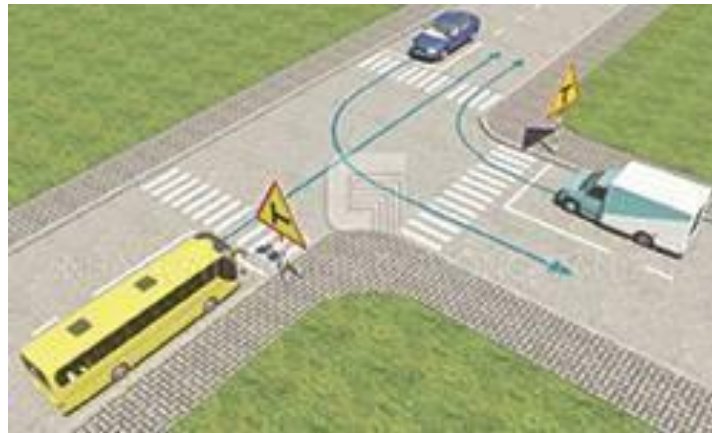


Hình 2.9

Trên hình 2.9: Xe số 2 đi đầu đoàn đã vào phần đường giao nhau nên được đi trước, xe số 3 và xe số 4 cùng đoàn được phép bám theo xe số 2 đi tiếp, xe số 1 và xe số 5 dừng lại nhường đường.

2.7. XE PHẢI NHƯỜNG ĐƯỜNG KHI RẼ TRÁI

Khi các xe đến đường giao nhau đều cùng một lúc, thì những xe rẽ trái phải nhường đường cho xe đi thẳng và xe rẽ phải đi trước.

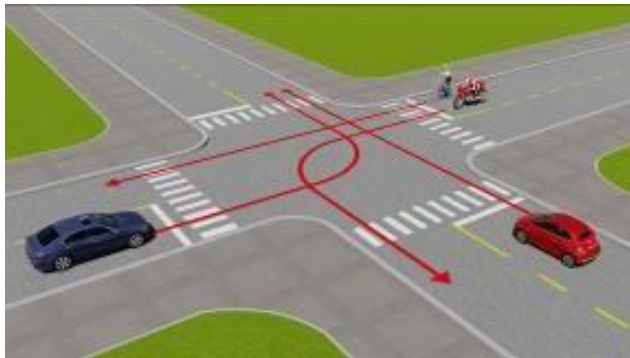


Hình 2.10

Trên hình 2.10: Xe ô tô tải rẽ phải được đi trước, xe ô tô con rẽ trái phải nhường đường cho xe ô tô khách đi thẳng, xe ô tô con đi sau cùng.

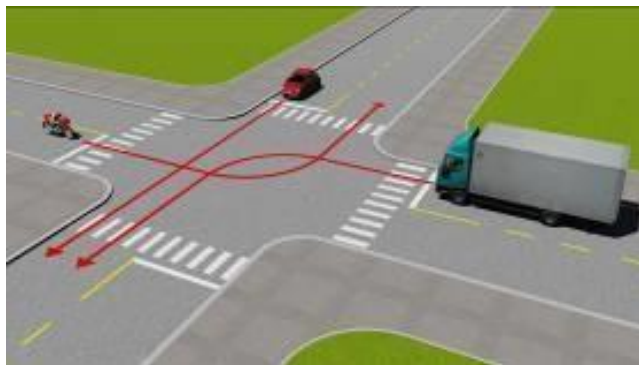
2.8.VẬN DỤNG XỬ LÝ MỘT SỐ TÌNH HUỐNG GIAO THÔNG TRÊN SA HÌNH

2.8.1. NƠI ĐƯỜNG GIAO NHAU CÓ NHIỀU LOẠI XE



Hình 3.1

Trên hình 3.1: Xe mô tô, xe đạp bên phải không vướng được đi trước, tiếp theo là xe con màu đỏ và cuối cùng là xe con màu xanh



Hình 3.2

Trên hình 3.2: Xe mô tô bên phải không vướng nên được đi trước, tiếp theo là xe con màu đỏ và cuối cùng là xe ô tô tải.

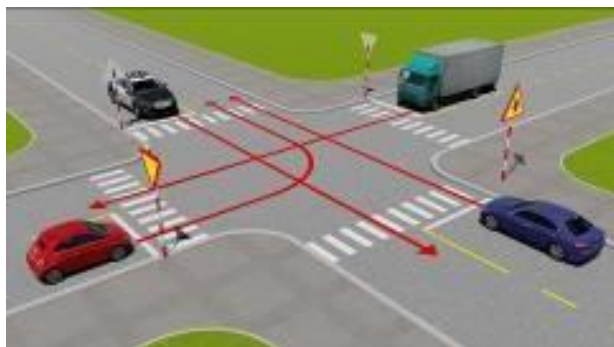
2.8.2. TRÊN ĐƯỜNG ĐỐC, ĐƯỜNG VÒNG



Hình 3.3

Trên hình 3.3: Xe ô tô tải đang lên dốc cao, đường hẹp và vòng nguy hiểm, còn xe ô tô con đang xuống dốc. Theo Quy định, xe ô tô con phải nhường đường cho xe ô tô tải.

2.8.3. NƠI CÓ NHIỀU BIỂN BÁO



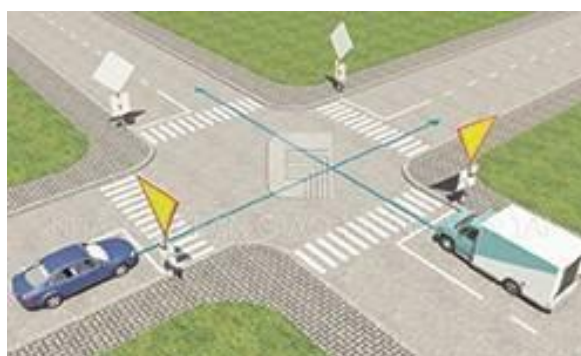
Hình 3.4

Trên hình 3.4: Xe ô tô công an, xe ô tô con màu xanh đang đi trên đường ưu tiên, còn xe ô tô tải và xe ô tô con màu đỏ đang đi trên đường không ưu tiên, do đó theo Quy định thì xe ô tô công an và xe ô tô con màu xanh đi trước, tiếp theo xe ô tô tải đi thẳng và cuối cùng là xe ô tô con màu đỏ rẽ trái.



Hình 3.5

Trên hình 3.5: Hai xe ô tô đều qua cầu hẹp. Phía xe ô tô khách có biển báo “Nhường đường cho xe cơ giới đi ngược chiều qua đường hẹp”, do đó xe ô tô khách phải nhường đường cho xe ô tô tải qua cầu trước.



Hình 3.6

Trên hình 3.6: Hai xe ô tô đều từ đường không ưu tiên đi thẳng qua ngã tư, có biển báo nguy hiểm “Giao nhau với đường ưu tiên”. Hướng đi thẳng đều là đường ưu

tiên, nhưng bên phải xe ô tô tải không vướng nên được đi trước, bên phải xe ô tô con vướng xe ô tô tải nên phải nhường đường đi sau.



Hình 3.7

Trên hình 3.7: Hai xe ô tô công an và quân sự đều được quyền ưu tiên đi trước qua đường giao nhau theo cùng nhóm ưu tiên thứ hai và đều cùng gặp biển chỉ dẫn “Hướng đường ưu tiên” nhưng cả hai xe đều không đi vào đường ưu tiên. Do phía bên phải xe ô tô quân sự không vướng nên được quyền đi trước.

2.8.4. NƠI CÓ NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG



Hình 3.8

Trên hình 3.8: Theo hiệu lệnh của người điều khiển giao thông hai tay dang ngang, người tham gia giao thông ở phía trước và ở phía sau người điều khiển giao thông phải dừng lại, người tham gia giao thông ở phía bên phải và bên trái được đi. Do đó theo hướng mũi tên, xe ô tô tải và xe mô tô được phép đi, xe ô tô con phải dừng lại chờ hiệu lệnh mới.



Hình 3.9

Trên hình 3.9: Theo hiệu lệnh của người điều khiển giao thông tay giơ thẳng đứng, người tham gia giao thông ở tất cả các hướng phải dừng lại, chỉ những xe đã ở trong khu vực nơi đường giao nhau là được tiếp tục đi. Do đó, theo hướng mũi tên tất cả các xe đều phải dừng lại, chỉ trừ xe ô tô tải được phép tiếp tục đi.

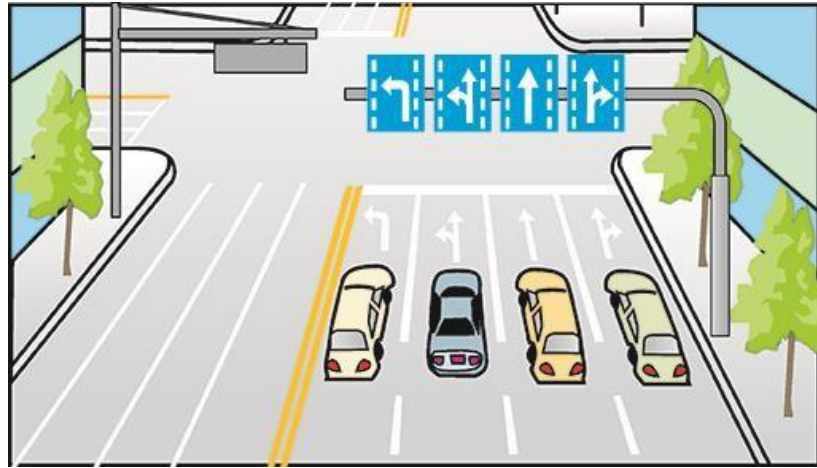
2.8.5. NƠI CÓ ĐÈN TÍN HIỆU ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG THEO LÀN ĐƯỜNG VÀ HƯỚNG CHUYỂN ĐỘNG



Hình 3.10

Trên hình 3.10: Tín hiệu đèn màu xanh các xe đi theo chiều mũi tên của đèn tín hiệu là đúng quy tắc giao thông; Tín hiệu đèn màu đỏ ở làn đường ngoài cùng (bên trái), theo chiều đi và chiều ngược lại đều cấm rẽ trái, xe khách theo chiều đi và xe mô tô theo chiều ngược lại đều dừng lại là đúng quy tắc giao thông.

2.8.6. NƠI CÓ BIỂN CHỈ DẪN HƯỚNG ĐI TRÊN MỖI LÀN ĐƯỜNG



Hình 3.11

Trên hình 3.11: Theo các biển chỉ dẫn ở 04 làn đường cho xe chạy cùng chiều, xe ở làn đường trong cùng (bên phải) được rẽ phải hoặc đi thẳng; Xe ở làn đường thứ 2 chỉ được đi thẳng; Xe ở làn đường thứ 3 được đi thẳng hoặc rẽ trái; Xe ở làn đường ngoài cùng (bên trái) chỉ được rẽ trái.

2.8.7. NƠI CÓ VẠCH KẼ ĐƯỜNG PHÂN LÀN ĐƯỜNG



Hình 3.12

Trên hình 3.12: Trên đường có nhiều làn đường cho xe chạy cùng chiều được phân biệt bằng vạch kẻ phân làn đường, người lái xe phải cho xe chạy trong một làn đường và chỉ được chuyển làn đường ở những nơi cho phép. Khi chuyển làn đường phải có tín hiệu báo trước và phải bảo đảm an toàn. Xe thô sơ phải đi trên làn đường bên phải trong cùng, xe cơ giới đi trên các làn đường bên trái theo quy định tốc độ, xe có tốc độ thấp hơn (như xe mô tô) phải đi về làn đường bên phải.

CHƯƠNG III

NHẬN THỨC VÀ BIỆN PHÁP PHÒNG NGỪA TAI NẠN GIAO THÔNG

3.1. Nguyên nhân của tai nạn giao thông

Tai nạn giao thông đường bộ là hiện tượng xã hội có tính phức tạp, được hình thành từ sự tác động tổng hợp của nhiều nhóm nguyên nhân khác nhau. Tuy nhiên, trong thực tiễn nghiên cứu và tổng kết, yếu tố con người vẫn được xác định là nguyên nhân chủ yếu và mang tính quyết định.

Trên phương diện pháp lý, nhiều hành vi vi phạm của người tham gia giao thông đã được nhận diện và điều chỉnh trong cả lĩnh vực hành chính và hình sự. Cụ thể, các hành vi như vượt quá tốc độ cho phép, không chấp hành tín hiệu đèn giao thông, đi sai phần đường, làn đường, hoặc điều khiển phương tiện khi đã sử dụng rượu bia, chất ma túy... đều được quy định là hành vi vi phạm hành chính và bị xử phạt nghiêm theo Nghị định 168/2024/NĐ-CP.

Ở mức độ nghiêm trọng hơn, khi các hành vi này gây hậu quả chết người hoặc thiệt hại lớn về sức khỏe, tài sản, người vi phạm có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo Bộ luật Hình sự Việt Nam, điển hình tại Điều 260 về tội vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ.

Bên cạnh yếu tố con người, các nguyên nhân khách quan như kết cấu hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, hệ thống biển báo chưa đầy đủ, hoặc tình trạng kỹ thuật phương tiện không bảo đảm an toàn cũng góp phần làm gia tăng nguy cơ xảy ra tai nạn. Tuy nhiên, các yếu tố này thường chỉ đóng vai trò gián tiếp, trong khi hành vi của con người vẫn là yếu tố khởi phát chính của phần lớn vụ tai nạn.

3.2. Các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông

Phòng ngừa tai nạn giao thông là một yêu cầu mang tính lâu dài, đòi hỏi sự phối hợp đồng bộ giữa Nhà nước, xã hội và mỗi cá nhân tham gia giao thông.

Trước hết, đối với cá nhân – chủ thể trực tiếp tham gia giao thông – việc tuân thủ nghiêm các quy định của pháp luật là yếu tố mang tính nền tảng. Người điều khiển phương tiện phải chấp hành đầy đủ quy định về tốc độ, tín hiệu giao thông, làn đường, đồng thời tuyệt đối không điều khiển phương tiện khi đã sử dụng rượu bia hoặc chất kích thích. Những nghĩa vụ này không chỉ được ghi nhận trong hệ thống pháp luật hành chính mà còn là căn cứ quan trọng để xác định trách nhiệm pháp lý khi xảy ra hậu quả nghiêm trọng theo quy định của Bộ luật Hình sự Việt Nam.

Đối với xã hội, công tác tuyên truyền, phổ biến và giáo dục pháp luật về an toàn giao thông giữ vai trò đặc biệt quan trọng. Thông qua các chương trình giáo dục, truyền thông và hoạt động cộng đồng, ý thức pháp luật của người dân từng bước được nâng cao, góp phần hình thành văn hóa giao thông an toàn, văn minh và có trách nhiệm.

Về phía Nhà nước, cần tiếp tục hoàn thiện hệ thống pháp luật về giao thông đường

bộ, đồng thời tăng cường hiệu lực thực thi pháp luật. Việc xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm, đặc biệt là các hành vi đã được quy định cụ thể trong Nghị định 168/2024/NĐ-CP, có ý nghĩa răn đe và phòng ngừa chung đối với toàn xã hội.

Bên cạnh đó, việc đầu tư nâng cấp kết cấu hạ tầng giao thông, cải thiện hệ thống tín hiệu, biển báo và tổ chức giao thông khoa học cũng là giải pháp quan trọng nhằm giảm thiểu các yếu tố rủi ro khách quan.

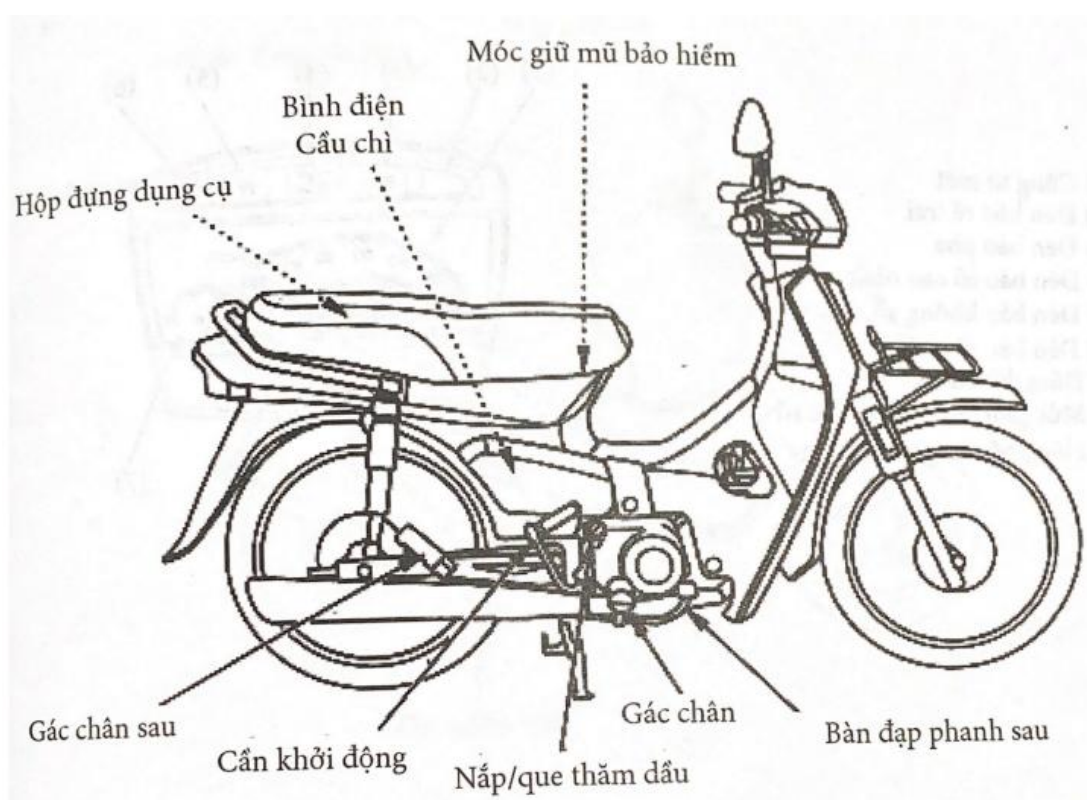
3.3. Ý nghĩa của công tác phòng ngừa

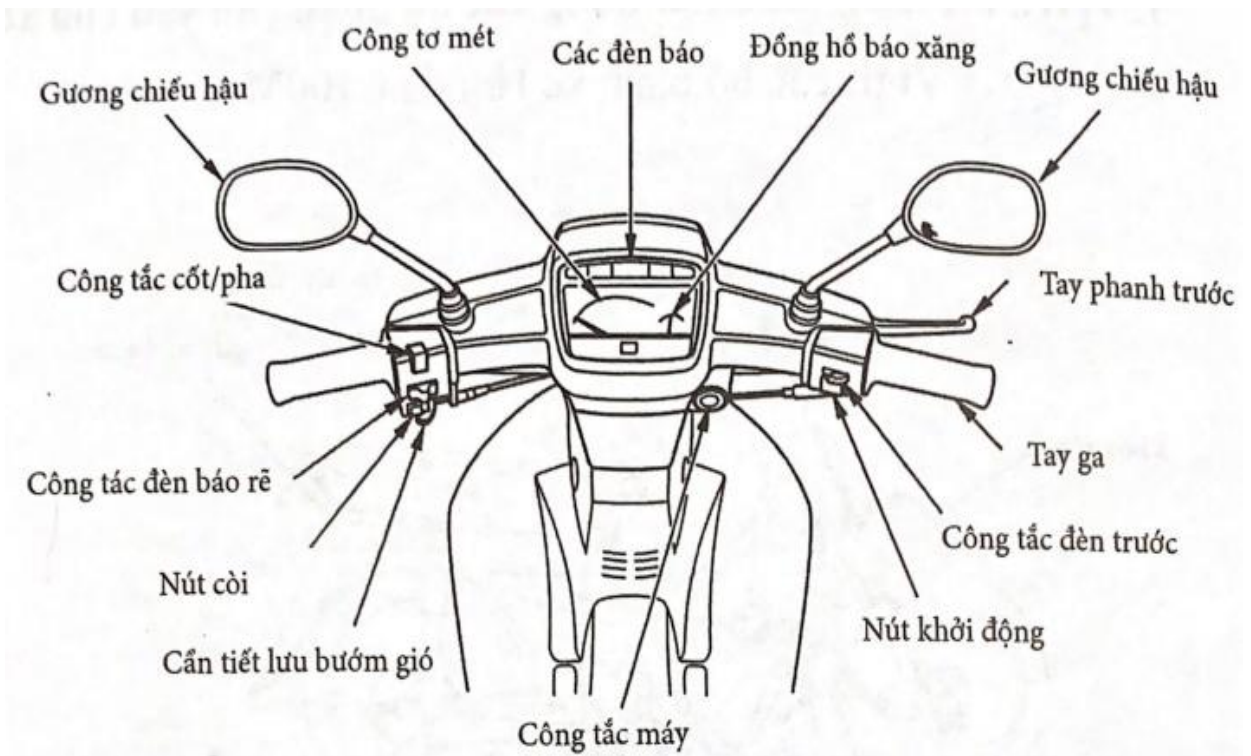
Công tác phòng ngừa tai nạn giao thông không chỉ có ý nghĩa trong việc giảm thiểu thiệt hại về tính mạng, sức khỏe và tài sản của người dân, mà còn góp phần quan trọng trong việc bảo đảm trật tự, an toàn xã hội nói chung.

Xét trên phương diện pháp lý, đây là sự kết hợp giữa cơ chế **phòng ngừa hành chính** (thông qua xử phạt, giáo dục, quản lý) và **phòng ngừa hình sự** (thông qua việc răn đe bằng các quy định của Bộ luật Hình sự), qua đó tạo nên một cơ chế bảo vệ toàn diện đối với trật tự an toàn giao thông đường bộ.

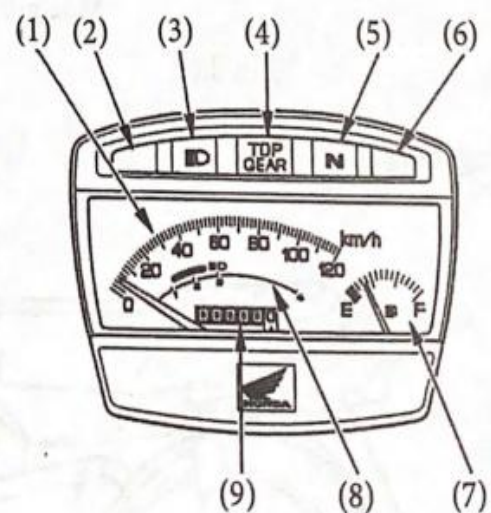
B. KỸ THUẬT LÁI XE

I. VỊ TRÍ, TÁC DỤNG CÁC BỘ PHẬN CHỦ YẾU CỦA XE MÔ TÔ

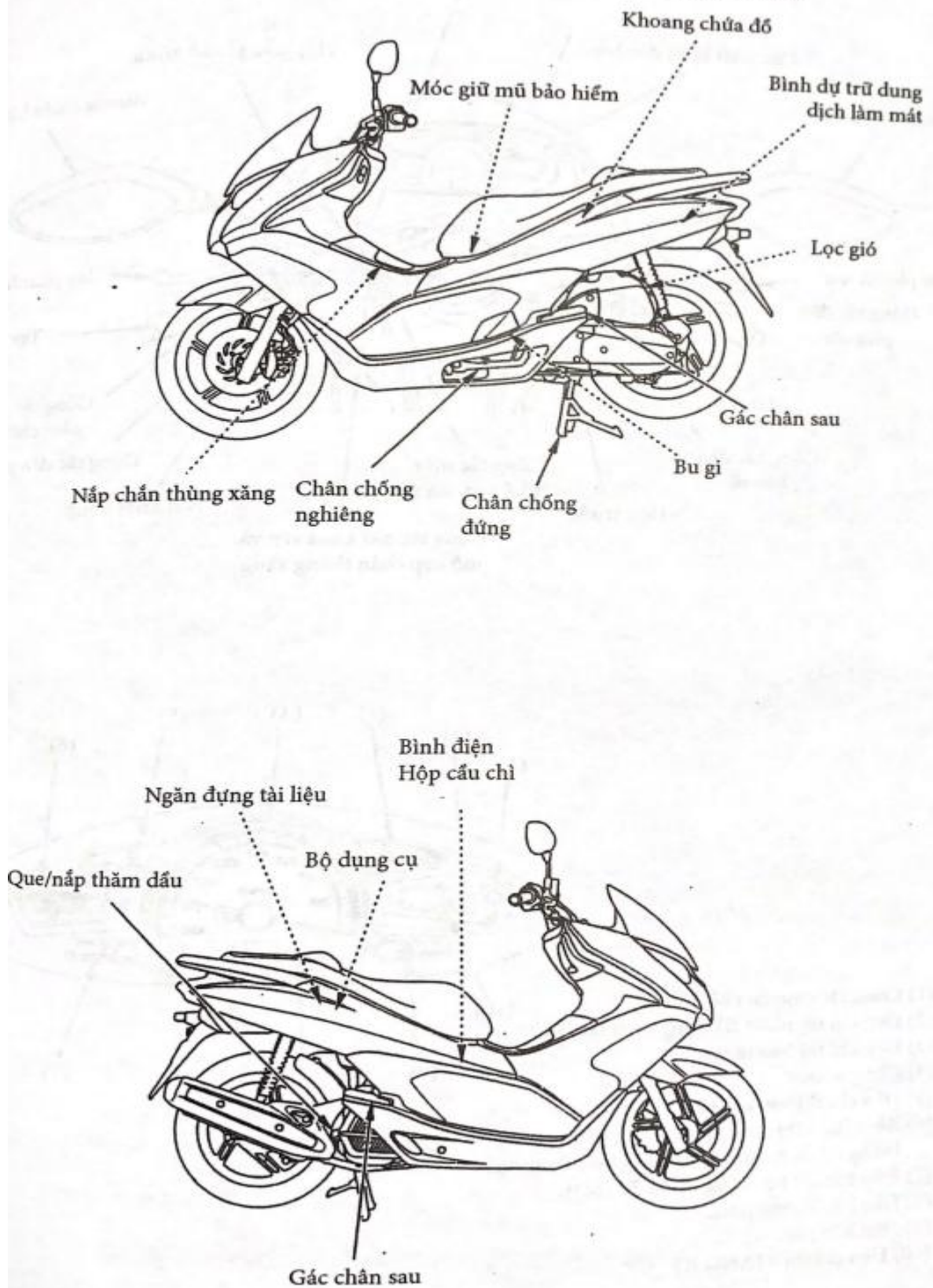


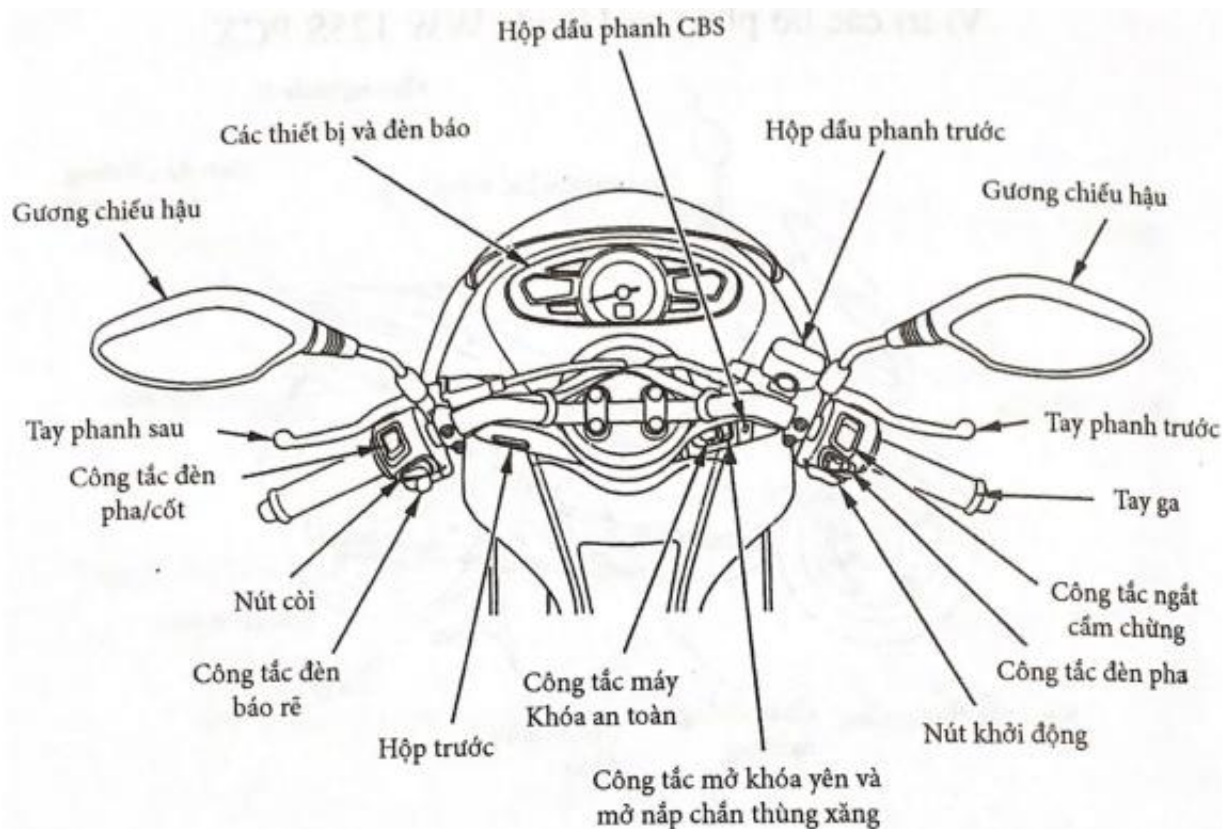
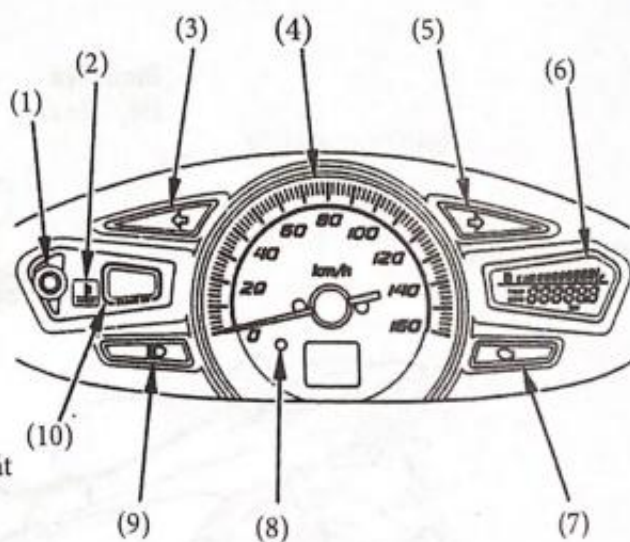


- (1) Công tơ mét
- (2) Đèn báo rẽ trái
- (3) Đèn báo pha
- (4) Đèn báo số cao nhất
- (5) Đèn báo không số
- (6) Đèn báo rẽ phải
- (7) Đồng hồ báo xăng
- (8) Mức giới hạn tốc độ các số
- (9) Đồng hồ đo quãng đường



Vị trí các bộ phận xe Honda WW 125S PCX





- (1) Công tắc chuyển chế độ
- (2) Đèn chỉ thị nhiệt độ dung dịch làm mát
- (3) Đèn chỉ thị báo rẽ trái
- (4) Công tơ mét
- (5) Đèn chỉ thị báo rẽ phải
- (6) Bảng hiển thị đồng hồ đo tổng hành trình/
Đồng hồ đo hành trình/Đồng hồ báo xăng
- (7) Đèn báo lỗi hệ thống PGM-FI (MIL...)
- (8) Đèn báo chống trộm
- (9) Đèn báo pha
- (10) Đèn chỉ thị STAND BY

1. Công tắc máy

Công tắc máy dùng để khởi động hoặc tắt máy bằng cách nối hoặc ngắt mạch điện từ nguồn (ắc quy, máy phát điện) tới các phụ tải (máy khởi động, hệ thống đánh lửa, hệ thống theo dõi kiểm tra...). Ngoài ra ở một số loại xe hiện nay công tắc máy còn có tác dụng khoá cổ xe.

2. Công tắc đèn báo rẽ (xin đường)

Công tắc đèn báo rẽ dùng để điều khiển các đèn báo rẽ (ở một số loại xe hiện nay còn có thêm thiết bị điều khiển bộ phận phát ra âm thanh cảnh báo) khi người lái xe thay đổi hướng đi, rẽ trái, rẽ phải, vượt xe, dừng xe. Dịch sang <--- để ra dấu hiệu rẽ trái, dịch sang ---> để ra dấu hiệu rẽ phải, dịch vào giữa để tắt không có dấu hiệu rẽ.

3. Tay ga

Tay ga dùng để thay đổi tốc độ (hay công suất của động cơ) của xe mô tô theo ý muốn của người lái xe.

4. Cần tiết lưu bướm gió

Cần tiết lưu bướm gió dùng để điều khiển bướm gió, sử dụng để hạn chế lượng không khí vào bộ chế hòa khí khởi động động cơ mùa trời lạnh, lúc động cơ nguội.

5. Tay phanh trước

Khi điều khiển tay phanh trước có tác dụng làm giảm tốc độ quay vòng của bánh xe trước hoặc làm dừng hẳn trong những trường hợp cần thiết, cá biệt có trường hợp như ở xe PEUGEOT, VESPA, SPACY tay phanh trước lại có tác dụng làm giảm tốc độ quay vòng của bánh xe sau. Tay phanh trước thường được bố trí ở tay lái phải.

6. Bàn đạp phanh sau

Bàn đạp phanh sau được bố trí ở vị trí để điều khiển bằng chân phải, có tác dụng làm giảm tốc độ quay vòng của bánh xe sau hoặc làm dừng hẳn trong những trường hợp cần thiết.

7. Công tắc đèn trước

Công tắc đèn trước có 3 vị trí:

+ HL (xa-gần): Đèn trước, đèn lái và đèn đồng hồ sáng

+ P (sương mù): Đèn sương mù, đèn lái và đèn đồng hồ sáng + OFF (châm tròn trắng); Tắt cả các đèn (đèn sương mù, đèn trước, đèn lái và đèn đồng hồ) đều tắt.

8. Nút khởi động

Nút khởi động thường bố trí ở tay lái phải, dùng để khởi động động cơ bằng cách ấn nút khi không khởi động bằng cần khởi động đạp chân.

9. Cần khởi động

Cần khởi động thường bố trí ở vị trí phía dưới bên phải xe, dùng để khởi động động cơ bằng cách đạp chân khi không khởi động bằng nút khởi động trong trường hợp bình điện (ắc quy) bị yếu.

10. Công tắc đèn cốt/pha

Công tắc đèn cốt/pha dùng để điều khiển đèn trước sáng ở nấc chiếu xa hay chiếu gần nhằm tránh dọi sáng bất hợp lý vào người và phương tiện đi ngược chiều. Nhấn công tắc đèn cốt/pha vào “HI” để chọn đèn chiếu xa hoặc “LO” để chọn đèn chiếu gần.

11. Nút bấm còi

Nút bấm còi dùng để điều khiển còi phát ra âm thanh báo hiệu cho người và

phương tiện tham gia giao thông biết có xe đang chuyển động tới bằng cách nhấn giữ nút.

12. Cần sang số

Cần sang số dùng thay đổi tỷ số truyền giữa động cơ và hệ thống truyền động lực ra bánh sau. Cần sang số thường bố trí ở bên trái xe và sang số bằng cách đạp chân với ly hợp tự động. Đối với một số loại xe không dùng ly hợp tự động nhà chế tạo bố trí “tay đóng mở ly hợp” ở bên trái tay lái. Có một số loại xe như VESPA được thay “cần sang số” bằng “tay sang số” bố trí ở bên trái tay lái, điều khiển sang số bằng cách bóp và xoay “tay sang số”. Còn với một số loại xe như SPACY, LEAD, AIRBLADE, ... dùng ly hợp, số tự động nên trên xe không bố trí “tay đóng mở ly hợp” và “cần sang số”.

13. Khoá xăng

Đối với loại xe có đồng hồ báo xăng khoá xăng có 2 trạng thái: Trạng thái đóng (OFF) xăng không thể chảy từ bình chứa xăng xuống bộ chế hoà khí. Khi không dùng xe, đóng khoá xăng lại để đảm bảo an toàn. Trạng thái mở (ON) xăng sẽ chảy từ bình chứa xăng xuống bộ chế hoà khí. Đối với loại xe không có đồng hồ báo xăng, khoá xăng ngoài 2 trạng thái trên còn có thêm trạng thái tạm dừng (RES) nhằm mục đích khi dùng trạng thái mở (ON) hết xăng người lái xe đưa khoá xăng về trạng thái tạm dừng để chạy tiếp tới nơi cấp xăng gần nhất.

14. Bảng đồng hồ (Táp lô)

Trên bảng đồng hồ ở giữa tay lái có bố trí nhiều loại đồng hồ chỉ thị:

- a) Đồng hồ tốc độ: Chỉ thị tốc độ thực tế xe chạy tính bằng Km/h
- b) Đèn báo rẽ trái, phải: Chỉ thị nhấp nháy khi báo rẽ theo từng hướng
- c) Đèn báo xa: Chỉ thị sáng khi đèn trước ở nấc chiếu xa
- d) Đèn báo số cao nhất: Đèn sáng khi hộp số đang ở số cao nhất
- e) Đèn báo số không: Đèn sáng khi hộp số đang ở số không
- g) Đồng hồ báo xăng: Báo mức xăng hiện có trong bình chứa xăng
- h) Chỉ dẫn tốc độ các tay số: Chỉ dẫn đúng tốc độ cho từng tay số
- k) Công tơ mét: Chỉ quãng đường đã vận hành tính bằng Km sai số 50m

15. Gương chiếu hậu

Gương chiếu hậu giúp cho người lái xe quan sát được phía sau nhằm đảm bảo an toàn khi vận hành. Gương chiếu hậu được bố trí hai bên tay lái, điều chỉnh một cách dễ dàng quanh cán gương nhưng không quá rung lắc, lỏng lẻo khi xe chuyển động. Diện tích cũng như bề mặt của gương phải giúp cho người lái xe dễ dàng quan sát xung quanh xe, phía sau xe rõ ràng, thuận tiện cho việc xử lý tình huống giao thông.

16. Các phụ kiện khác

Ngoài các bộ phận cơ bản nêu trên, xe mô tô 2 bánh còn được bố trí các phụ kiện như: Móc giữ mũ bảo hiểm, khoá yên, chân chống đứng, chân chống nghiêng, gác chân lái, gác chân sau, giá nâng dặt xe, giá bảo vệ đèn, giá đèn hàng.

II. KỸ THUẬT LÁI XE CƠ BẢN

1. Kiểm tra xe trước khi sử dụng

1.1. Chọn xe

Hãy chọn xe mô tô cho phù hợp với thể lực của chính mình, cụ thể là :

- Có đủ sức để nâng xe đó lên khi dựng chân chống đứng một cách dễ dàng;
- Các ngón chân phải chạm đất khi ngồi trên yên xe

Có đủ sức để dắt xe khi cần quay đầu xe, cần vòng gấp mà xe đang ở cả hai vị trí trong và ngoài vòng rẽ một cách linh hoạt, dễ dàng.

1.2. Xăng

- Kiểm tra lượng xăng trong bình chứa xăng thông qua đồng hồ báo xăng hoặc mở nắp bình xăng ra kiểm tra. Không nên để xăng quá ít (dưới vạch đỏ của đồng hồ báo xăng);

- Kiểm tra xăng để biết có đủ đi một quãng đường dự tính.

1.3. Dầu bôi trơn

- Kiểm tra mức dầu bôi trơn: Dựng xe bằng chân chống đứng trên chỗ bằng phẳng, khởi động để máy chạy vài phút cho máy nóng, tắt máy, lấy cây thước thăm dầu ra lau sạch và cắm vào nhưng không vặn, rồi rút ra xem lượng dầu hiện có. Luôn duy trì lượng dầu bôi trơn ở giữa vạch Lower và vạch Upper trên thước thăm dầu. Không nên cho quá nhiều dầu bôi trơn. Nếu thiếu dầu bôi trơn phải bổ xung bằng dầu bôi trơn mới. Quá nhiều hay quá ít dầu bôi trơn đều có thể làm hỏng một số chi tiết của động cơ.

- Kiểm tra độ nhớt và độ bẩn của dầu bôi trơn. Nếu dầu bôi trơn quá loãng hay quá bẩn (dầu bôi trơn chuyển thành màu đen) thì phải thay dầu bôi trơn mới hoặc thay dầu bôi trơn theo quy định định kỳ tiêu chuẩn của nhà chế tạo theo từng loại xe.

1.4. Phanh

Phanh là công cụ an toàn quan trọng của chiếc xe nên cần kiểm tra trước mỗi lần sử dụng:

- Kiểm tra độ dịch chuyển tự do của tay phanh trước và bàn đạp phanh sau. Độ dịch chuyển tự do của tay phanh trước là khoảng cách mà tay phanh trước dịch chuyển trước khi phanh bắt đầu tác dụng. Độ dịch chuyển tự do của tay phanh trước cần được duy trì trong khoảng từ 10 đến 20 mm, được đo ở đầu mút của tay phanh. Độ dịch chuyển tự do của bàn đạp phanh sau cần được duy trì trong khoảng từ 20 đến 30 mm;

Kiểm tra vỏ và dây phanh: nếu bị sờn hay đứt, gãy thì phải thay thế;

- Kiểm tra độ mòn của má phanh theo thước chỉ độ mòn trên ổ trục bánh xe;
- Kiểm tra đảm bảo phanh luôn hoạt động tin cậy ổn định.

1.5. Đèn

Đèn là bộ phận chiếu sáng và là công cụ cần thiết của xe để chiếu sáng và báo hiệu khi tham gia giao thông;

Kiểm tra bảo đảm tất cả các đèn sau đây phải hoạt động tốt: đèn trước, đèn báo rẽ, đèn hậu, đèn phanh, các đèn chỉ thị trên bảng đồng hồ.

1.6. Bánh xe

Bánh xe là bộ phận duy nhất của xe tiếp xúc với mặt đường khi vận hành nên cần kiểm tra thường xuyên để đảm bảo không có sự cố bất ngờ nào xảy ra khi vận hành:

Kiểm tra tình trạng của lốp xe: nếu sứt, nứt, rách lớn thì cần phải thay ngay. Nếu

có sỏi đá hay vật cứng đâm vào thì phải rút ra;

- Kiểm tra độ mòn của lốp;

Kiểm tra áp suất hơi của lốp xe (theo tiêu chuẩn của từng loại xe);

1.7. Xích tải

Kiểm tra độ căng và dầu bôi trơn của xích tải; xích tải căng quá có thể gây ra hư hại khi vận hành và dẫn tới có thể làm cho xích tải bị đứt; xích tải lỏng quá có thể dẫn đến tuột xích, đứt xích làm kẹt bánh xe lại như thể phanh bất ngờ làm đỗ vắng xe đi

1.8. Động cơ

- Kiểm tra xem động cơ có bị rò rỉ dầu nhớt hay có hiện tượng gì khác thường;

- Kiểm tra dây cao áp lắp đặt phải chặt chẽ;

1.9. Ấc quy (Bình điện)

Kiểm tra dây bắt hai cực ắc quy chắc chắn đảm bảo khởi động máy và nạp điện lại cho ắc quy được tốt; kiểm tra nước ắc quy nếu trang bị không phải là ắc quy khô.

1.10. Gương

Kiểm tra, điều chỉnh hai gương chiếu hậu trước khi khởi động động cơ.

2. Trang phục khi lái xe

2.1. Phải đội mũ bảo hiểm có cài quai đúng quy cách khi lái xe mô tô. Không nên cài quai quá chặt hoặc quá lỏng. Sau khi cài thử nhét hai ngón tay xuống dưới cằm, nếu nhét được một hoặc hai ngón tay là vừa.

2.2. Luôn mặc quần áo gọn gàng, nên mặc quần áo dài tay để tránh gió thổi vào người gây mỏi mệt và hạn chế sây sát trong trường hợp va chạm, bị ngã.

2.3. Khi trời mưa nên mặc áo mưa có tay. Không sử dụng loại áo mưa trùm lên tay lái có thể gây cản trở việc điều khiển xe và che khuất mắt đèn chiếu sáng.

2.4. Nên đi giày khi đi xe mô tô, xe gắn máy. Không đi dép lê vì dễ bị trượt chân khi phanh hay vào số.

2.5. Nên sử dụng găng tay da cỡ vừa tay khi lái xe để hoạt động được thoải mái, chắc chắn.

3. Tư thế ngồi khi lái xe

Tư thế ngồi lái xe liên quan đến việc lái xe an toàn, do đó cần

ngồi đúng tư thế để đảm bảo điều khiển xe được thuận tiện và linh hoạt. Ngồi đúng tư thế còn tạo ra dáng vẻ đẹp và khoẻ khi lái xe. Tư thế ngồi lái xe phải thực hiện đúng 7 điểm cơ bản quan trọng sau :

3.1. Mắt

Khi lái xe, phải tập trung quan sát về phía trước. Nhìn thẳng về phía trước (hướng đi tới) bảo đảm tầm bao quát rộng và xa, dễ dàng phát hiện chướng ngại vật ở cả bên phải và bên trái. Việc quan sát gần hay xa phụ thuộc vào tốc độ xe đang chạy. Nếu xe chạy càng nhanh thì quan sát càng phải xa. Khi lái vòng, phải quan sát về hướng chuẩn bị đi tới để đề phòng những chướng ngại, tình huống bất ngờ.

3.2. Vai

Để thả lỏng, thoải mái, hai vai thẳng hàng và vuông góc với đường tâm dọc của xe tránh mỏi vai khi lái xe lâu.

3.3. Khuỷu tay

Khuỷu tay để gập, thả lỏng, hơi khép vào phía trong để tránh xô người về phía

trước khi phanh gấp và không bị mỏi khuỷu tay. Tuyệt đối không để thẳng, cứng khuỷu tay vì như vậy sẽ không thể điều khiển được tay lái khi có lực tác động vào bánh trước (chẹt lên hòn đá hoặc ổ gà) hay khi có chướng ngại vật đột ngột

3.4. Bàn tay

Luôn dùng cả hai bàn tay nắm không quá chặt nhưng chắc chắn tay lái, không đặt 1 hay 2 ngón tay lên tay phanh, tay côn vì khi sử dụng phanh, côn cần phải dùng cả bàn tay để bóp mới đủ lực. Không để mép ngoài bàn tay thò ra ngoài tay lái vì dễ bị chấn thương do va quệt vào tường hay xe khác. Cỏ tay để thả lỏng tránh bị mỏi khi lái xe

3.5. Hông

Xác định vị trí của hông tức là xác định vị trí ngồi trên xe. Có thể xác định vị trí của hông bằng cách như sau :

- Đứng thẳng người trên giá để chân, buông tay xuống;
- Sau đó từ từ ngồi ngay ngắn xuống yên xe;
- Kiểm tra lại bằng cách: Đặt hai tay lên tay lái rồi lái hết về bên phải và lái hết về bên trái, nếu thấy thoải mái thì đó là vị trí đúng. Trường hợp khuỷu tay chống vào người thì phải ngồi lùi lại phía đằng sau. Trường hợp tay bị vớ quá phải ngồi tiến về phía trước.

Bằng cách này có thể đảm bảo khi ngồi không bị lênh, vẹo về bên phải hay bên trái hoặc gần quá, xa quá. Việc ngồi đúng vị trí sẽ tạo cảm giác thoải mái và thuận tiện khi điều khiển xe.

3.6. Đầu gối

Đề hai đầu gối thẳng về phía trước và cho hai đùi khếp nhẹ vào yên. Việc này làm cho người lái và xe tạo thành một khối thống nhất. Tuyệt đối không dang rộng đầu gối vì như vậy người ngồi sẽ không vững dễ bị lắc không giữ cho xe cân bằng được.

3.7. Bàn chân

Đặt gán bàn chân lên giá để chân, mũi chân thẳng về phía trước để thuận tiện cho việc sử dụng cần phanh và cần số. Chú ý luôn đặt mũi chân lên bàn đạp phanh để bảo đảm có thể sử dụng phanh bất cứ lúc nào.

4. Những điểm chú ý khi lên và xuống xe

4.1. Khi lên xe cần thao tác theo trình tự sau:

- Giữ thẳng xe bằng hai tay trong khi bóp phanh tay;
- Gạt chân chống lên;
- Kiểm tra an toàn phía sau;
- Ngồi lên xe bằng cách vòng chân đưa qua yên xe.

4.2. Khi xuống xe cần thao tác theo trình tự sau:

- Tắt máy và chuyển về số 1 (số 1 có tác dụng như phanh hãm khi xe dừng);
- Trong khi bóp phanh tay và phanh chân, kiểm tra an toàn phía sau;
- Xuống xe;
- Dựng chân chống nghiêng và lái tay lái về bên trái.

Chú ý: Có thể gạt chân chống nghiêng sau khi lên xe và dựng chân chống nghiêng trước khi xuống xe nếu như chiếc xe quá lớn đối với người lái. Việc lên xuống xe đúng thao tác giúp người lái xe không quên gạt chân chống nghiêng khi xe chạy và tránh va chạm vào người khác khi lên xuống xe.

5. Kỹ năng lái xe cơ bản

5.1. Quan sát

- Đối với mắt người, góc để quan sát mọi vật một cách rõ ràng là 15 độ về bên trái và bên phải. Những vật nằm trong góc 30 độ này có thể phân biệt được rõ ràng và chính xác về kích thước, màu sắc cùng tốc độ chuyển động của vật thể. Phạm vi nhìn không rõ (mờ, không chính xác) nằm trong khoảng ngoài 200 độ, trong phạm vi này con người không thể phân biệt được chi tiết của vật thể, độ nhạy cảm đối với những vật xuất hiện đột ngột, vật chuyển động khi rõ khi mờ.

- Tuy nhiên, khi xe chuyển động thì khả năng quan sát của mắt sẽ hạn chế hơn. Khi lái xe chạy nhanh, mọi vật ở gần sẽ trở nên không rõ, trong khi đó những vật ở xa có thể quan sát được rõ hơn.

- Do đó, khi lái xe tùy thuộc vào tốc độ xe chạy mà chọn khoảng cách nhìn phù hợp để mở rộng tầm quan sát.

5.2. Vào đường vòng, rẽ

Kỹ năng vào đường vòng, rẽ đòi hỏi nắm vững tất cả các yếu tố về điều khiển xe như phanh, tăng và giảm ga, giữ thăng bằng.

Sử dụng ga:

Khi tăng ga thì tăng từ từ (việc tăng nhanh hay chậm tùy thuộc vào tình trạng động cơ của từng xe).

Khi giảm ga thì giảm thật nhanh cho đến khi về hết ga.

Khi giảm ga, giảm tốc độ sẽ làm cho xe có chiều hướng đổ nghiêng và khi tăng ga, tăng tốc độ thì xe có chiều hướng đứng thẳng lên. Do đó luôn luôn giảm ga khi bắt đầu vào đường vòng và tăng ga khi bắt đầu hết đường vòng. Điều khiển xe như vậy sẽ tạo thuận lợi khi vào những đường vòng nhỏ hẹp đồng thời dễ dàng giữ cho xe thăng bằng. Để vào đường vòng tốt hơn cần duy trì đúng tư thế ngồi khi lái xe, đặc biệt cần cho hai đùi khép nhẹ vào yên.

Chú ý là kỹ năng điều khiển xe vào đường vòng, rẽ khi đi hai người có đặc tính khác biệt đặc biệt so với khi đi một người như:

- Khi xe vào đường vòng, rẽ do tự nhiên hoặc chủ ý người ngồi sau chuyển động ngược lại hoặc bất thường với chiều chuyển động của bản thân người lái gây cho lái xe khó khăn, nguy hiểm;

- Do trọng lượng tăng lên nên việc điều khiển xe để xuất phát, vào đường vòng, rẽ, dừng xe sẽ chậm chạp hơn, giữ thăng bằng xe khó hơn;

- Do đó yêu cầu người ngồi sau không được ngồi tách rời ra khỏi người lái xe, mà nên ngồi ôm chặt lấy ngực của người lái xe và đầu gối khép chặt vào hông của người lái xe để có cùng chuyển động với sự chuyển động của người lái xe.

5.3. Kỹ thuật phanh

Việc sử dụng phanh thành thạo và có hiệu quả là kỹ năng quan trọng để đảm bảo lái xe an toàn

5.3.1. Kỹ năng phanh:

- Khi phanh, trọng lượng xe dồn về phía trước làm tăng tải trọng lên bánh xe trước, điều này có nghĩa là khi phanh lực ma sát của bánh trước lớn hơn bánh sau. Việc sử dụng riêng phanh trước sẽ tạo ra lực ma sát lớn, tuy nhiên rất nguy hiểm, đặc biệt khi

phanh chết bánh xe trước có thể làm văng xe, bị đổ xe. Còn chỉ sử dụng phanh sau thì lực ma sát yếu hơn do đó xe sẽ trượt đi dài hơn khi phanh. Về cự ly dừng thì khi sử dụng kết hợp cả 2 phanh cùng một lúc là ngắn nhất so với sử dụng độc lập phanh trước hoặc phanh sau. Do vậy phải sử dụng cả 2 phanh sau và phanh trước cùng một lúc để đạt được hiệu quả phanh cao nhất cho dù ở bất cứ loại đường nào.

Chỉ phanh khi xe đang đi thẳng và xe không nghiêng, không nên phanh khi xe đang vòng, rẽ ; không nên phanh chết bánh xe vì xe có thể bị văng đi mà người lái không thể điều khiển được.

Cần lưu ý kỹ năng phanh xe khi đi hai người có đặc tính khác biệt đặc biệt so với khi đi một người như:

+ Do có thêm người ngồi phía sau nên sự thay đổi tư thế ngồi của người ngồi sau gây khó khăn cho người điều khiển xe; khi xuất phát phải báo cho người ngồi sau biết để có tâm lý sẵn sàng; Tốt nhất yêu cầu tay và đầu gối người ngồi sau nên giữ chặt lấy người ngồi trước để tạo thành một khối thống nhất.

+ Khi phanh, người lái xe sẽ phải chịu trọng lực của người ngồi sau dồn về phía trước, nên phải phanh nhẹ hơn và cho phép cự ly dừng lớn hơn chứ không thể phanh mạnh để rút ngắn cự ly dừng được (có khoảng trống dự phòng để phanh khi đi hai người).

+ Do có thêm trọng lượng của người ngồi sau lên bánh sau nên có thể phanh phanh sau mạnh hơn so với khi chỉ đi một người để rút ngắn cự ly dừng

5.3.2 Trình tự phanh:

- Về hết ga;
- Dùng đồng thời cả phanh sau và phanh trước cùng một lúc;
- Đầu tiên phanh nhẹ sau đó tăng dần lực phanh;
- Tiếp tục phanh cho đến khi xe dừng hẳn nếu cần thiết;
- Bóp côn khi xe sắp dừng hẳn (nếu có tay côn);
- Chống chân trái xuống đất trong khi chân phải tiếp tục phanh.

5.4. Giữ thẳng bằng xe

Tăng hay giảm ga đúng cách sẽ giúp cho việc duy trì cân bằng khi lái xe

- Giữ thẳng bằng xe khi đi chậm: Cân bằng của xe sẽ không ổn định khi giảm tốc độ hay đi chậm. Tuy nhiên vẫn có thể giữ được thẳng bằng tốt bằng các biện pháp sau đây:

+ Luôn ngồi đúng tư thế lái xe;

+ Đi xe ở số thấp: Trong trường hợp xe đi trên đường trơn trượt (trường hợp trời mưa hay trên đường có cát, sỏi) dễ bị đổ xe thì có thể bằng cách về số thấp để giảm tốc độ nhằm tránh bị đổ, ngã. Trước khi về số thấp nhất cần về dần tuần tự qua các số thấp dần tránh đột ngột có thể làm mất thăng bằng khi lái xe và làm hư hỏng động cơ.

+ Có thể giữ cho xe thẳng bằng bằng cách đánh tay lái hay di chuyển một phần cơ thể sang bên phải hay bên trái;

+ Sử dụng tay ga: bằng cách tăng chút ga sẽ luôn làm cho xe có xu hướng đứng thẳng lên, do đó có thể giữ thẳng bằng khi xe đi chậm.

Giữ thẳng bằng xe khi đi trên đường gồ ghề: Khi đi trên đường gồ ghề, đường

xóc, nếu người lái ngồi trên yên xe để đi như bình thường thì xe nảy lên do đường xóc có thể làm cho người lái chóng mặt mệt mỏi và rất khó điều khiển xe. Do đó, trong trường hợp này, tư thế người lái xe cần thay đổi như sau:

- + Đứng thẳng trên giá gác chân lái;
- + Đầu gối và hai khuỷu tay để hơi gấp lại. Khi đi trên đường xóc, xe bị nảy lên ta dùng đầu gối và khuỷu tay như một chiếc lò xo gấp vào, nhả ra để cho thân người không bị nảy lên theo xe.

- Cách điều khiển:

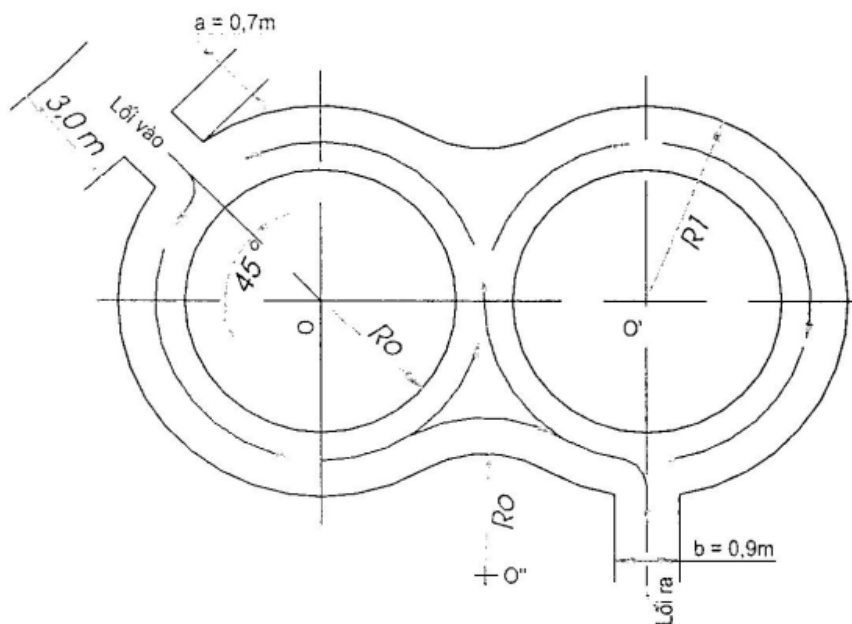
- + Đi chậm để không nảy quá mạnh. Trường hợp đi quá nhanh có thể làm cho xe nảy lên quá mạnh và thậm chí có thể làm bánh xe bay lên, không còn tiếp xúc với mặt đất nữa, khi đó rất khó điều khiển xe;

- + Để đảm bảo cho xe không chạy quá nhanh, nên tăng ga khi phải vượt qua chướng ngại vật và giảm ga khi xe đã vượt qua chướng ngại vật.

6. Thực hành tạo kỹ năng lái xe cơ bản

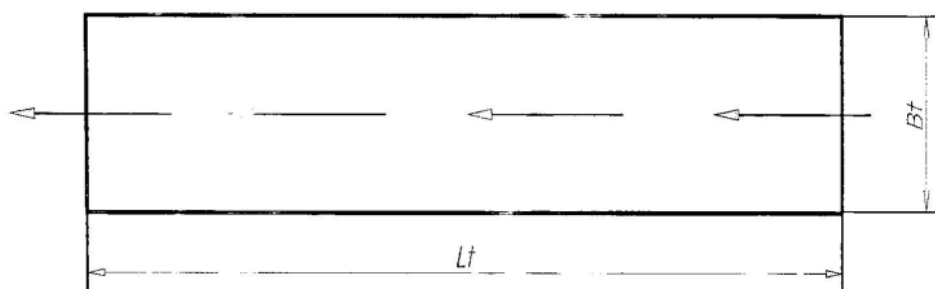
Để tạo cho học viên có được kỹ năng lái xe cơ bản, cần cho học viên thực hành lái xe trên 4 bài tập sau:

6.1. Tiến trong Hình số 8



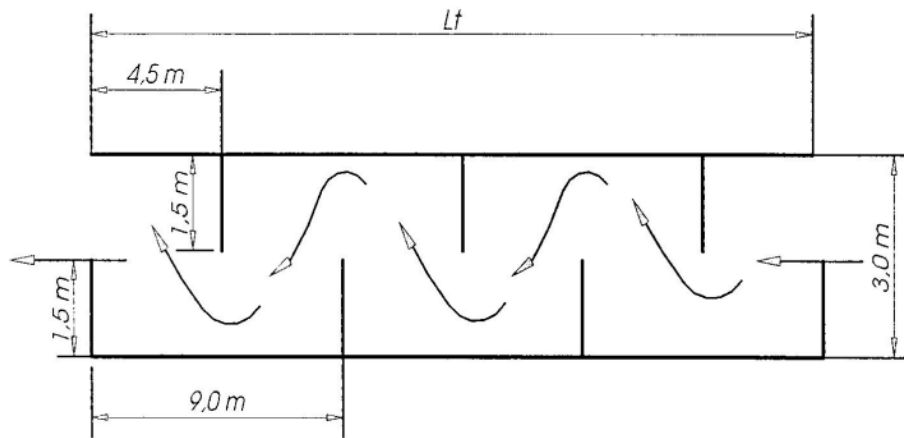
Cho học viên thực hành lái xe chạy tiến vòng vèo trong hình số 8, theo cả hai chiều trái và phải.

6.2. Tiến trong Đường vạch thẳng



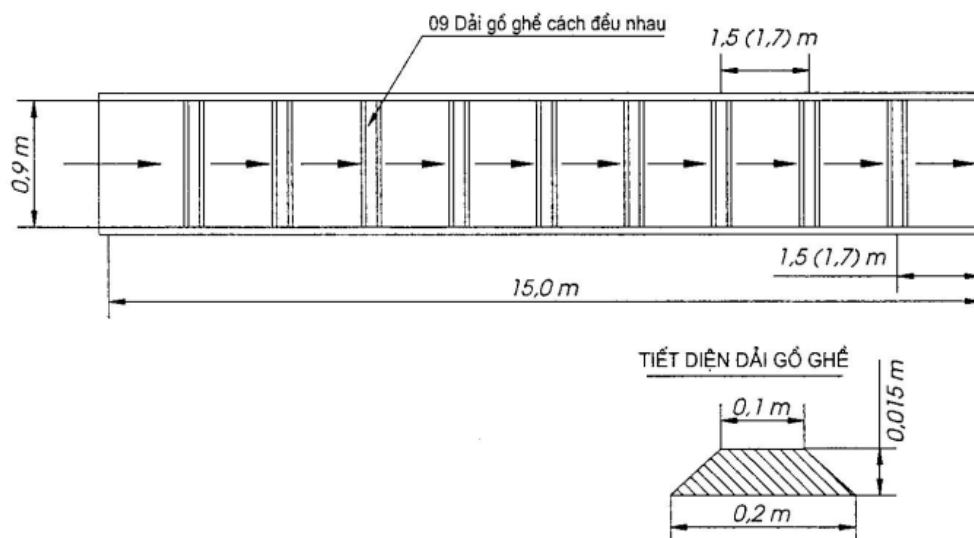
Cho học viên thực hành lái xe chạy qua, chạy lại trong Đường vạch thẳng nhiều lần theo cả hai hướng đi và về.

6.3. Tiến trong Đường có vạch cản



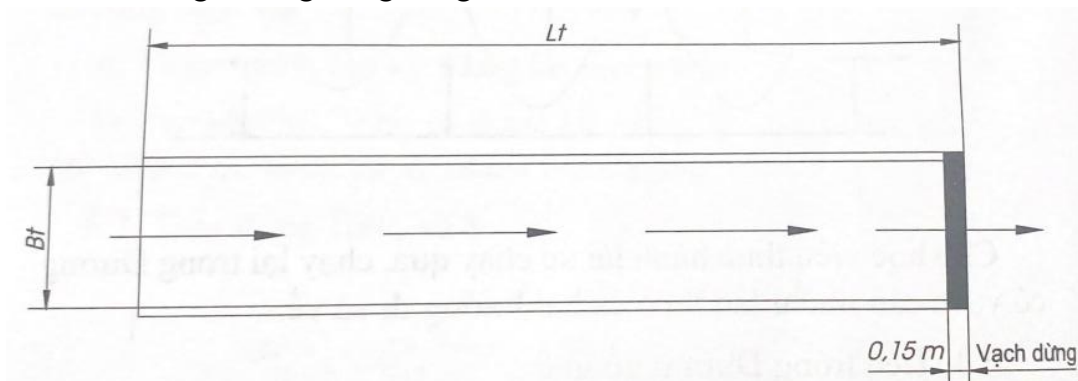
Cho học viên thực hành lái xe chạy qua, chạy lại trong Đường có vạch cản nhiều lần theo cả hai hướng đi và về.

6.4. Tiến trong Đường gỗ ghề



Cho học viên thực hành lái xe chạy qua, chạy lại trong Đường gỗ ghề nhiều lần theo cả hai hướng đi và về.

6.5. Tiến trong Đường dừng đúng vị trí



Cho học viên thực hành lái xe chạy lại trong Đường dừng đúng vị trí nhiều lần theo một chiều nhất định, để học viên tập phanh xe dừng đúng vạch dừng (Lốp bánh xe trước tiếp xúc với mặt đường tại đúng vị trí vạch dừng).

Sau khi thực hành lái xe trên 5 bài tập nêu trên, phải tạo cho học viên có được kỹ năng lái xe cơ bản, biết sử dụng số, biết sử dụng ga, biết sử dụng phanh, điều khiển xe thuần thục không để xe chết máy, bánh xe không đè lên vạch chuẩn, lốp bánh xe trước đè đúng vạch dừng, xe không ra khỏi hình tập, không bị đổ xe, ít chạm chân xuống đất trong quá trình tập lái xe (trừ bài Tiến trong đường dừng đúng vị trí, khi phanh xe dừng đúng vạch dừng, chân cho phép chạm đất).

7. Đào tạo lái xe mô tô cho người khuyết tật

7.1. Học lý thuyết và thực hành

a. Người học có thể tự học lý thuyết và thực hành theo nội dung của giáo trình này và chương trình của Bộ Xây dựng để hiểu biết được những kiến thức cơ bản của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, xử lý tình huống giao thông, xe cơ giới dùng cho người khuyết tật, kỹ năng thực hành lái xe trong hình.

Trước khi sát hạch, nếu người học có nhu cầu ôn luyện, giải đáp đăng ký với cơ sở đào tạo lái xe mô tô để được giáo viên hướng dẫn, giải đáp.

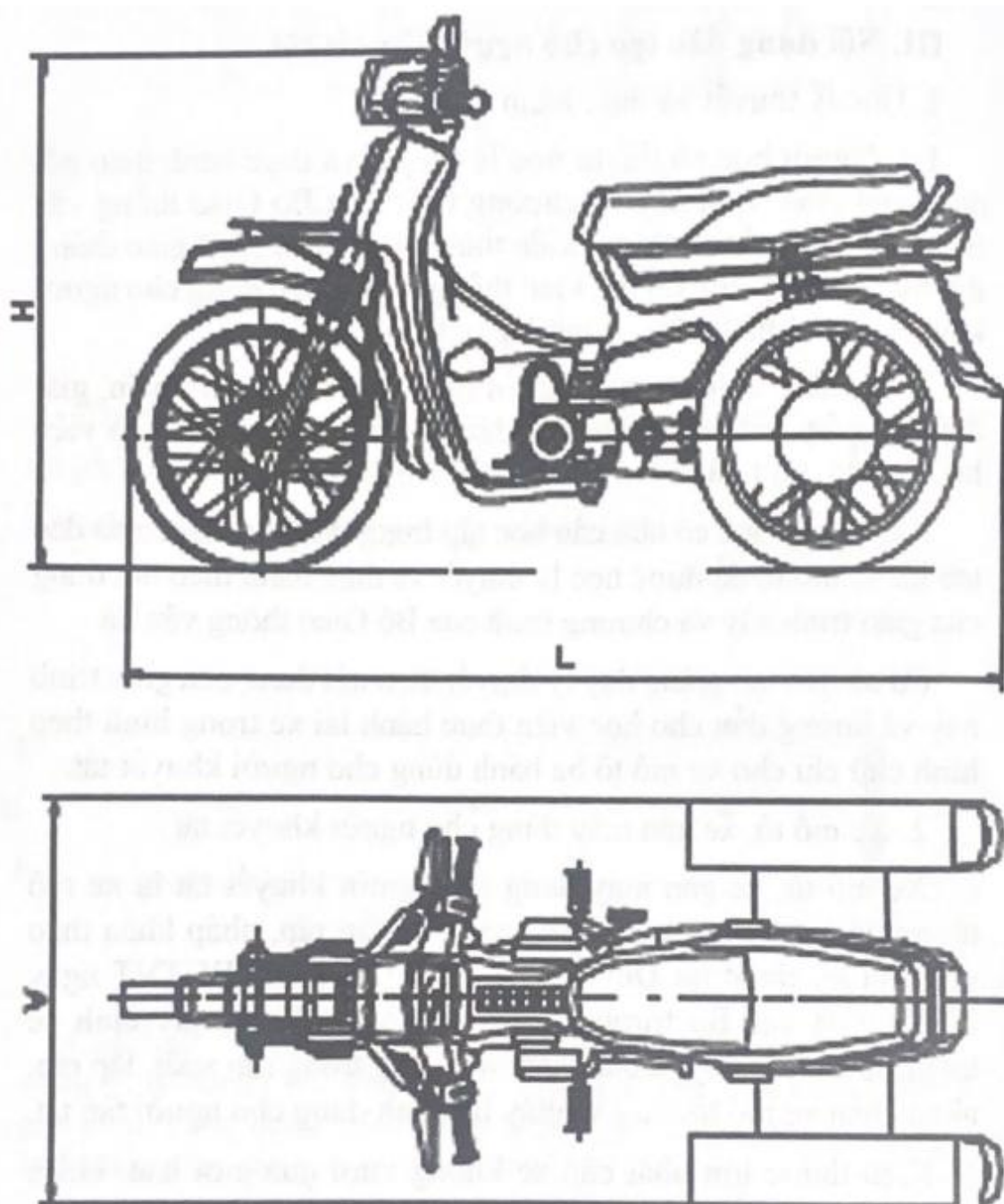
b. Người học có nhu cầu học tập trung đăng ký với cơ sở đào tạo lái xe mô tô để được học lý thuyết và thực hành theo nội dung của giáo trình này và chương trình của Bộ Xây dựng.

Cơ sở đào tạo giảng dạy lý thuyết theo nội dung của giáo trình này và hướng dẫn cho học viên thực hành lái xe trong hình theo hình chữ chỉ cho xe mô tô ba bánh dùng cho người khuyết tật.

7.2. Xe mô tô, xe gắn máy dùng cho người khuyết tật

Xe mô tô, xe gắn máy dùng cho người khuyết tật là xe mô tô, xe gắn máy ba bánh được sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu theo yêu cầu kỹ thuật tại Quyết định số 03/2008/QĐ-BGTVT ngày 22/02/2008 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải (nay là Bộ Xây dựng) quy định về kiểm tra chất lượng và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu xe mô tô, xe gắn máy ba bánh dùng cho người tàn tật.

Kích thước lớn nhất của xe không vượt quá giới hạn: chiều dài 2,5 m, chiều rộng 1,2 m, chiều cao 1,4 m



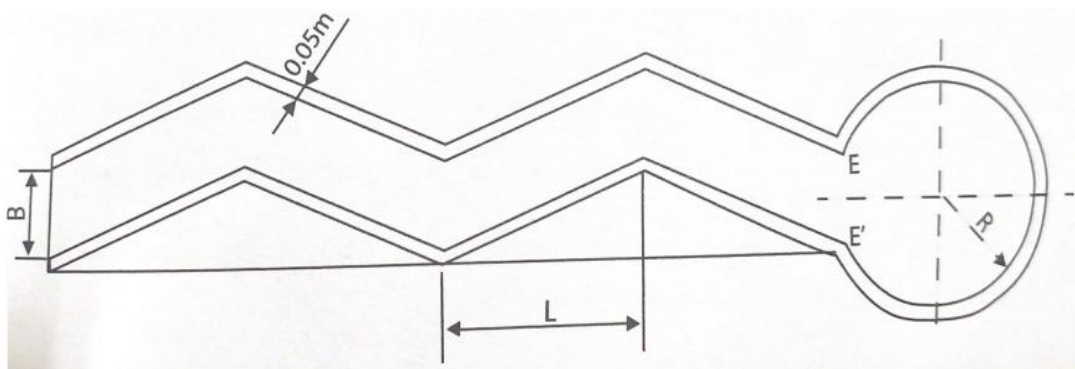
I: Chiều dài; W: Chiều dài; H: Chiều cao



Hình ảnh xe mô tô ba bánh sản xuất, lắp ráp trong nước

7.3. Bài tập lái xe trong hình

Cho học viên thực hành lái xe trong hình chữ chỉ, tiến xe vào hình rồi quay vòng tròn cho xe ra khỏi hình. Xe để tập lái sử dụng xe của cơ sở đào tạo hoặc xe của người khuyết tật.



Hình chữ chỉ:

Gồm 04 hình bình hành nối tiếp nhau theo chiều ngược lại

có:

- B (m) là chiều rộng hình chữ chỉ $B=b+0,7$ m - L (m) là chiều dài của từng hình bình hành tạo thành hình chữ chỉ $L = 1,5a$

b (m) là chiều rộng lớn nhất của xe ba bánh dùng cho người khuyết tật

a (m) là chiều dài lớn nhất của xe ba bánh dùng cho người khuyết tật

Trên trục tâm của hai điểm E và E' quay vòng cung có bán kính $R= 3m$

III. KỸ THUẬT KIỂM TRA, QUAN SÁT AN TOÀN, CHỈNH GƯƠNG CHIẾU HẬU TRƯỚC KHI CHO XE TẬP LÁI XUẤT PHÁT; BẬT TÍN HIỆU CHUYỂN HƯỚNG RẼ TẠI TẤT CẢ CÁC BÀI TẬP LÁI KHI THAY ĐỔI HƯỚNG CHUYỂN ĐỘNG CỦA XE TẬP LÁI

Trước khi điều khiển xe mô tô tham gia tập lái hoặc tham gia giao thông, người học phải thực hiện đầy đủ các thao tác kiểm tra kỹ thuật, quan sát an toàn và điều chỉnh gương chiếu hậu nhằm bảo đảm xe ở trạng thái hoạt động an toàn và người lái có đủ điều kiện quan sát trong quá trình điều khiển xe. Đây là kỹ năng cơ bản nhưng có vai trò đặc biệt quan trọng, giúp hình thành cho học viên tác phong lái xe an toàn, chủ động phòng ngừa tai nạn giao thông ngay từ khi bắt đầu điều khiển xe.

Bước 1: Học viên cần kiểm tra tình trạng kỹ thuật của xe như hệ thống phanh, tay ga, lốp xe, đèn tín hiệu, còi và gương chiếu hậu nhằm bảo đảm các bộ phận hoạt động bình thường. Đồng thời kiểm tra vị trí dựng xe, khu vực xung quanh và điều kiện mặt đường để bảo đảm không có chướng ngại vật hoặc yếu tố gây mất an toàn khi xe bắt đầu di chuyển.

Bước 2: Sau khi kiểm tra xe, học viên thực hiện điều chỉnh gương chiếu hậu phù hợp với tư thế ngồi lái. Gương phải được điều chỉnh sao cho người lái có thể quan sát rõ phía sau và hai bên xe trong quá trình điều khiển mà không cần thay đổi nhiều tư thế đầu hoặc thân người. Việc sử dụng gương chiếu hậu đúng cách giúp người lái nhận biết được tình hình giao thông phía sau, hạn chế điểm mù và hỗ trợ xử lý an toàn khi chuyển hướng hoặc thay đổi làn đường.

Bước 3: Trước khi cho xe xuất phát, học viên cần quan sát kỹ phía trước, phía sau và hai bên thông qua gương chiếu hậu kết hợp quan sát trực tiếp nhằm bảo đảm không có phương tiện hoặc người đi bộ trong vùng nguy hiểm. Việc quan sát phải được thực hiện liên tục và đầy đủ để tạo thói quen chủ động nhận biết tình huống giao thông.

Trong quá trình thực hiện các bài tập lái, khi có thay đổi hướng chuyển động của xe như rẽ trái, rẽ phải, chuyển hướng hoặc quay đầu xe, học viên phải bật tín hiệu chuyển hướng đúng quy định để thông báo cho các phương tiện khác biết hướng di chuyển của mình. Tín hiệu chuyển hướng cần được bật trước khi thực hiện thao tác chuyển hướng một khoảng thời gian phù hợp nhằm giúp các phương tiện xung quanh chủ động quan sát và xử lý tình huống an toàn.

Trong quá trình bật tín hiệu chuyển hướng, học viên đồng thời phải giảm tốc độ phù hợp, quan sát kỹ tình hình giao thông và thực hiện thao tác điều khiển xe nhẹ nhàng, ổn định. Sau khi hoàn thành chuyển hướng cần tắt tín hiệu chuyển hướng để tránh gây nhầm lẫn cho các phương tiện khác đang tham gia giao thông.

Việc thực hiện đầy đủ các thao tác kiểm tra, quan sát an toàn, chỉnh gương chiếu hậu và sử dụng tín hiệu chuyển hướng đúng quy định không chỉ giúp học viên nâng cao kỹ năng điều khiển xe mô tô mà còn góp phần hình thành ý thức chấp hành pháp luật và văn hóa giao thông an toàn trong quá trình tham gia giao thông đường bộ.

IV. KỸ THUẬT THỰC HIỆN CÁC TÌNH HUỐNG HỌC LÁI XE MÔ TÔ

4.1. Xuất phát

Xuất phát là kỹ năng cơ bản đầu tiên trong quá trình học và điều khiển xe mô tô tham gia giao thông. Việc thực hiện đúng kỹ thuật xuất phát giúp người học hình thành thói quen kiểm tra an toàn trước khi điều khiển xe, đồng thời bảo đảm xe vận hành ổn định, tránh xảy ra các tình huống mất an toàn ngay từ khi bắt đầu di chuyển.

Bước 1: Trước khi xuất phát

- + Học viên cần đưa xe đến đúng vị trí quy định, giữ xe ở trạng thái cân bằng và thực hiện đầy đủ các thao tác kiểm tra an toàn.
- + Người lái phải đội mũ bảo hiểm và cài quai đúng quy cách nhằm bảo đảm an toàn trong quá trình tham gia giao thông.
- + Điều chỉnh gương chiếu hậu phù hợp với tư thế ngồi lái để có thể quan sát được phía sau xe trong suốt quá trình điều khiển.

Bước 2: Sau khi hoàn thành các thao tác chuẩn bị,

+ Học viên thực hiện quan sát toàn bộ khu vực xung quanh xe, bao gồm phía trước, phía sau và hai bên nhằm bảo đảm không có phương tiện hoặc chướng ngại vật gây mất an toàn khi xe bắt đầu di chuyển. Việc quan sát phải được thực hiện thông qua gương chiếu hậu kết hợp ngoái đầu quan sát trực tiếp để mở rộng tầm nhìn và hạn chế điểm mù.

+ Khi bảo đảm đủ điều kiện an toàn, học viên bật tín hiệu đèn xi nhan trái để thông báo hướng di chuyển cho các phương tiện khác biết, sau đó từ từ tăng ga, nhả côn nhẹ nhàng đối với xe có tay côn và điều khiển xe xuất phát ổn định. Trong quá trình xuất phát cần phối hợp nhịp nhàng giữa tay ga, tay côn và phanh để xe di chuyển êm, không bị giật hoặc chết máy.

+ Trong quá trình thực hiện kỹ năng xuất phát, học viên cần chú ý giữ tư thế ngồi đúng kỹ thuật, hai tay cầm chắc tay lái, mắt quan sát phía trước và giữ thẳng bằng tốt cho xe. Xe phải khởi hành an toàn, không bị mất cân bằng, không chết máy và không để xảy ra hiện tượng đổ xe.

+ Bật xi nhan trái, bắt đầu hành trình.

4.2. Xử lý tình huống từ đường nhánh ra đường chính hoặc từ đường không ưu tiên ra đường ưu tiên

Kỹ năng điều khiển xe từ đường nhánh ra đường chính hoặc từ đường không ưu tiên ra đường ưu tiên là một nội dung quan trọng trong đào tạo lái xe mô tô. Nội dung này giúp học viên hình thành kỹ năng quan sát, nhận biết quyền ưu tiên của các phương tiện tham gia giao thông và thực hiện thao tác nhập làn an toàn, đúng quy định.

Khi điều khiển xe từ đường nhánh ra đường chính hoặc từ đường không ưu tiên ra đường ưu tiên, học viên phải luôn tuân thủ nguyên tắc:

+ Nhường đường cho các phương tiện đang lưu thông trên đường ưu tiên. Việc xử lý đúng tình huống không chỉ giúp bảo đảm an toàn cho người điều khiển mà còn góp phần hạn chế va chạm và ùn tắc giao thông tại các điểm giao nhau.

+ Trước khi thực hiện thao tác nhập làn, học viên cần giảm tốc độ phù hợp và quan sát kỹ tình hình giao thông phía trước, phía sau và hai bên đường để nhận biết

khoảng trống an toàn cũng như hướng di chuyển của các phương tiện khác. Việc quan sát phải được thực hiện liên tục thông qua gương chiếu hậu kết hợp quan sát trực tiếp nhằm bảo đảm không có phương tiện đang vượt hoặc di chuyển đến gần.

+ Sau khi xác định đủ điều kiện an toàn, học viên bật tín hiệu chuyển hướng để thông báo ý định di chuyển cho các phương tiện khác biết. Tiếp theo, điều khiển xe chuyển dần sang làn đường cần di chuyển với tốc độ phù hợp, tuyệt đối không chuyển hướng đột ngột hoặc đánh lái gấp gây mất an toàn.

Trong trường hợp mật độ phương tiện đông hoặc chưa bảo đảm điều kiện an toàn để nhập vào dòng giao thông, học viên cần chủ động dừng xe quan sát, chờ khoảng trống phù hợp rồi mới tiếp tục di chuyển. Khi nhập vào dòng giao thông, phải tăng ga nhẹ nhàng, điều khiển xe ổn định và giữ khoảng cách an toàn với các phương tiện phía trước.

Trong quá trình thực hiện kỹ năng này, học viên cần chú ý phối hợp nhịp nhàng giữa tay ga, phanh và tay lái để xe vận hành ổn định, tránh để xảy ra hiện tượng chết máy, rú ga hoặc mất cân bằng. Đồng thời phải luôn giữ tâm lý bình tĩnh, chủ động quan sát và xử lý tình huống linh hoạt nhằm bảo đảm an toàn trong mọi điều kiện giao thông.

3. Chuyển hướng rẽ phải

Chuyển hướng rẽ phải là kỹ năng cơ bản mà người điều khiển xe mô tô thường xuyên thực hiện trong quá trình tham gia giao thông. Việc thực hiện đúng kỹ thuật rẽ phải giúp người lái bảo đảm an toàn cho bản thân và các phương tiện xung quanh, đồng thời hình thành tác phong điều khiển xe đúng quy tắc giao thông đường bộ.

Học viên được phải thực hiện thao tác chuyển hướng rẽ phải đúng phần đường, đúng quy trình kỹ thuật và bảo đảm an toàn khi tham gia giao thông.

+ Khi đến gần vị trí cần rẽ phải, học viên phải chủ động quan sát tình hình giao thông phía trước, phía sau và bên phải của xe nhằm nhận biết các phương tiện đang lưu thông, người đi bộ hoặc các chướng ngại vật có thể ảnh hưởng đến quá trình chuyển hướng.

+ Sau khi xác định đủ điều kiện an toàn, học viên bật tín hiệu đèn xi nhan phải để thông báo hướng di chuyển cho các phương tiện khác biết. Việc bật tín hiệu phải được thực hiện đúng thời điểm, đủ sớm trước khi chuyển hướng nhằm giúp các phương tiện xung quanh chủ động quan sát và xử lý tình huống giao thông phù hợp.

+ Tiếp theo, giảm tốc độ phù hợp, đồng thời điều khiển xe chuyển dần sang phần đường bên phải theo hướng di chuyển. Trong quá trình chuyển hướng cần giữ tay lái ổn định, phối hợp nhịp nhàng giữa tay ga và phanh để xe di chuyển êm, không bị giật hoặc mất cân bằng. Khi thực hiện rẽ phải, người lái cần điều khiển xe theo đúng quỹ đạo chuyển hướng, không ôm cua quá gấp hoặc lấn sang phần đường dành cho các phương tiện khác.

Trong suốt quá trình thực hiện thao tác rẽ phải, học viên phải luôn duy trì khả năng quan sát, giữ khoảng cách an toàn với các phương tiện xung quanh và chú ý nhường đường cho người đi bộ khi cần thiết. Sau khi hoàn thành chuyển hướng, cần điều khiển xe trở lại trạng thái vận hành ổn định và tiếp tục tham gia giao thông đúng phần đường quy định.

Yêu cầu kỹ thuật đối với nội dung này là học viên phải bật tín hiệu chuyển hướng đúng thời điểm, thực hiện rẽ đúng phần đường quy định, điều khiển xe ổn định và không

để xảy ra hiện tượng mất cân bằng hoặc đổ xe trong quá trình chuyển hướng.

4. Chuyển hướng rẽ trái

Chuyển hướng rẽ trái là một trong những kỹ năng điều khiển xe mô tô có mức độ phức tạp cao hơn so với rẽ phải do phải cắt qua hướng di chuyển của các phương tiện khác. Vì vậy, người điều khiển xe cần thực hiện đúng quy trình kỹ thuật, quan sát đầy đủ và chủ động xử lý tình huống để đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông.

Học viên phải có kỹ năng chuyển hướng sang trái đúng quy định, đồng thời hình thành thói quen quan sát, nhường đường và điều khiển xe an toàn tại các vị trí giao nhau.

+ Khi đến gần vị trí cần rẽ trái, phải chủ động giảm tốc độ và quan sát kỹ tình hình giao thông phía trước, phía sau và hai bên đường nhằm nhận biết hướng di chuyển của các phương tiện xung quanh. Việc quan sát phải được thực hiện liên tục thông qua gương chiếu hậu kết hợp quan sát trực tiếp để đảm bảo không có phương tiện vượt lên hoặc di chuyển trong vùng nguy hiểm.

+ Sau khi đảm bảo điều kiện an toàn, bật tín hiệu đèn xi nhan trái đúng thời điểm để thông báo hướng chuyển hướng cho các phương tiện khác biết.

+ Tiếp theo, điều khiển xe chuyển dần sang làn đường gần nhất bên trái theo đúng quy định. Trong quá trình chuyển làn cần giữ tốc độ phù hợp, thao tác nhẹ nhàng, ổn định và tuyệt đối không chuyển hướng đột ngột hoặc đánh lái gấp gây mất an toàn.

Trước khi thực hiện rẽ trái, học viên cần dừng hoặc giảm tốc độ để tiếp tục quan sát tình hình giao thông tại khu vực giao nhau, đồng thời nhường đường cho các phương tiện đi ngược chiều theo quy định. Khi đủ điều kiện an toàn, tiến hành điều khiển xe rẽ trái theo đúng quỹ đạo chuyển hướng, giữ xe cân bằng và duy trì khoảng cách an toàn với các phương tiện xung quanh.

Trong suốt quá trình thực hiện thao tác rẽ trái, học viên phải phối hợp nhịp nhàng giữa tay ga, phanh và tay lái để xe vận hành ổn định, không để xảy ra hiện tượng mất cân bằng, chết máy hoặc chuyển hướng sai phần đường. Sau khi hoàn thành chuyển hướng, cần nhanh chóng đưa xe vào đúng phần đường quy định và tiếp tục tham gia giao thông an toàn.

Yêu cầu kỹ thuật đối với nội dung này là học viên phải thực hiện quan sát đầy đủ trước khi chuyển hướng, chuyển làn đúng quy định, điều khiển xe ổn định và không thực hiện thao tác rẽ gấp hoặc chuyển hướng đột ngột trong quá trình điều khiển xe.

5. Chuyển hướng quay đầu xe

Quay đầu xe là kỹ năng quan trọng, đòi hỏi người lái phải có khả năng quan sát tốt, điều khiển xe linh hoạt và xử lý tình huống an toàn. Việc thực hiện quay đầu xe đúng kỹ thuật không chỉ giúp người điều khiển chuyển hướng thuận lợi mà còn góp phần hạn chế nguy cơ va chạm tại các khu vực giao nhau hoặc trên các tuyến đường có mật độ phương tiện cao.

Học viên được rèn luyện kỹ năng quay đầu xe trong điều kiện giao thông thực tế, biết lựa chọn vị trí quay đầu phù hợp và thực hiện đúng quy định của pháp luật về giao thông đường bộ.

Khi có nhu cầu quay đầu xe:

Phải quan sát kỹ tình hình giao thông phía trước, phía sau và hai bên đường nhằm xác định vị trí được phép quay đầu và nhận biết các phương tiện đang lưu thông xung

quanh. Việc quan sát phải được thực hiện đầy đủ thông qua gương chiếu hậu kết hợp quan sát trực tiếp để bảo đảm không có phương tiện đang vượt hoặc di chuyển đến gần gây mất an toàn.

+ Sau khi xác định đủ điều kiện an toàn, học viên bật tín hiệu chuyển hướng theo chiều quay đầu để thông báo ý định di chuyển cho các phương tiện khác biết. Tiếp theo, chủ động giảm tốc độ và điều khiển xe chuyển dần sang làn đường phù hợp với hướng quay đầu. Trong quá trình chuyển làn cần thao tác nhẹ nhàng, giữ xe ổn định và tuyệt đối không chuyển hướng đột ngột.

+ Tại khu vực quay đầu, nếu tình hình giao thông phức tạp hoặc chưa đủ khoảng trống an toàn, học viên cần chủ động dừng xe để tiếp tục quan sát và nhường đường cho các phương tiện đang lưu thông. Khi đủ điều kiện an toàn mới thực hiện thao tác quay đầu xe. Trong quá trình quay đầu, cần điều khiển tay lái linh hoạt, phối hợp nhịp nhàng giữa tay ga và phanh để xe di chuyển ổn định theo đúng quỹ đạo quay đầu.

Trong suốt quá trình thực hiện kỹ năng này, học viên phải giữ tư thế ngồi đúng kỹ thuật, kiểm soát tốt tốc độ của xe và duy trì khả năng giữ thăng bằng nhằm tránh xảy ra hiện tượng đổ xe hoặc chết máy. Đồng thời cần chú ý quan sát liên tục để kịp thời xử lý các tình huống phát sinh trong khu vực quay đầu xe.

Yêu cầu kỹ thuật đối với nội dung này là học viên phải thực hiện quay đầu đúng nơi được phép quay đầu, không gây cản trở hoặc ảnh hưởng đến các phương tiện khác đang tham gia giao thông, đồng thời điều khiển xe ổn định, không để xảy ra hiện tượng mất cân bằng, đổ xe hoặc chết máy trong quá trình thực hiện thao tác quay đầu.

6. Vượt xe

Vượt xe là một trong những kỹ năng quan trọng và có mức độ nguy hiểm cao đối với người điều khiển xe mô tô nếu thực hiện không đúng kỹ thuật hoặc không tuân thủ quy tắc giao thông. Nội dung này nhằm trang bị cho học viên kỹ năng quan sát, phán đoán tình huống và thực hiện thao tác vượt xe an toàn trong quá trình tham gia giao thông thực tế.

Việc vượt xe chỉ được thực hiện khi bảo đảm đầy đủ điều kiện an toàn và đúng quy định của pháp luật giao thông đường bộ. Người lái xe phải nhận biết được các trường hợp được phép vượt, không được vượt và luôn chủ động quan sát để xử lý kịp thời các tình huống phát sinh trên đường.

+ Trước khi thực hiện thao tác vượt xe, học viên cần quan sát kỹ tình hình giao thông phía trước và phía sau nhằm xác định khoảng cách an toàn, hướng di chuyển của các phương tiện khác cũng như điều kiện mặt đường tại khu vực chuẩn bị vượt. Việc quan sát phải được thực hiện liên tục thông qua gương chiếu hậu kết hợp quan sát trực tiếp để bảo đảm không có phương tiện phía sau đang thực hiện vượt xe.

+ Sau khi xác định đủ điều kiện an toàn, học viên phát tín hiệu còi để thông báo cho phương tiện phía trước biết ý định vượt xe. Đồng thời bật tín hiệu đèn xi nhan trái và điều khiển xe chuyển dần sang phần đường bên trái với tốc độ phù hợp. Trong quá trình vượt, cần tăng tốc độ hợp lý để nhanh chóng vượt qua phương tiện phía trước nhưng vẫn phải bảo đảm khả năng kiểm soát xe và giữ khoảng cách an toàn.

+ Khi đã vượt qua phương tiện phía trước với khoảng cách an toàn cần thiết, học viên bật tín hiệu đèn xi nhan phải và điều khiển xe trở về phần đường quy định. Việc

chuyển trở lại phần đường cũ phải được thực hiện nhẹ nhàng, đúng quỹ đạo và tuyệt đối không cắt đầu hoặc ép các phương tiện khác gây mất an toàn giao thông.

Trong suốt quá trình thực hiện thao tác vượt xe, học viên phải duy trì khả năng quan sát liên tục, giữ tốc độ phù hợp và kiểm soát tốt hướng di chuyển của xe. Không thực hiện vượt xe tại nơi có tầm nhìn hạn chế, khu vực đường cong, cầu hẹp, nơi giao nhau, đường dành cho người đi bộ qua đường hoặc tại những vị trí có biển báo cấm vượt.

Yêu cầu kỹ thuật đối với nội dung này là học viên phải thực hiện vượt xe đúng quy định, bảo đảm khoảng cách an toàn với các phương tiện xung quanh và không gây nguy hiểm hoặc cản trở cho các phương tiện khác trong quá trình vượt xe.

7. Xử lý tình huống khi gặp chướng ngại vật

Xử lý tình huống khi gặp chướng ngại vật là kỹ năng quan trọng trong quá trình điều khiển xe mô tô tham gia giao thông, giúp người lái chủ động xử lý các tình huống bất ngờ xảy ra trên đường và hạn chế nguy cơ va chạm gây mất an toàn. Nội dung này nhằm rèn luyện cho học viên khả năng quan sát, phản xạ và phối hợp các thao tác điều khiển xe trong những tình huống khẩn cấp.

Trong thực tế tham gia giao thông, chướng ngại vật có thể xuất hiện bất ngờ dưới nhiều hình thức khác nhau như phương tiện dừng đỗ, người đi bộ sang đường, vật cản trên mặt đường hoặc các tình huống phát sinh ngoài dự kiến. Vì vậy, người điều khiển xe phải luôn duy trì khả năng quan sát, chủ động dự đoán tình huống và xử lý kịp thời để bảo đảm an toàn cho bản thân và các phương tiện xung quanh.

+ Khi thực hiện nội dung này, học viên trước hết điều khiển xe đạt tốc độ theo yêu cầu của bài học nhằm tạo điều kiện thực hành kỹ năng xử lý tình huống trong điều kiện vận hành thực tế. Trong quá trình di chuyển, học viên phải tập trung quan sát phía trước để phát hiện chướng ngại vật và nhanh chóng đánh giá khoảng cách, tốc độ cũng như mức độ nguy hiểm của tình huống.

+ Sau khi phát hiện chướng ngại vật, học viên chủ động giảm tốc độ bằng cách giảm ga kết hợp sử dụng phanh trước và phanh sau một cách hợp lý. Việc phanh phải được thực hiện đúng kỹ thuật, bắt đầu bằng lực phanh nhẹ rồi tăng dần phù hợp với tốc độ của xe và điều kiện mặt đường nhằm giữ cho xe ổn định, tránh hiện tượng khóa bánh hoặc mất cân bằng.

Trong trường hợp cần thiết, học viên thực hiện dừng xe đúng khoảng cách quy định và bảo đảm xe đứng vững, an toàn. Trong suốt quá trình xử lý tình huống, người lái cần giữ tư thế ngồi đúng kỹ thuật, mắt quan sát phía trước, hai tay giữ chắc tay lái và phối hợp nhịp nhàng giữa tay ga, phanh và khả năng giữ thăng bằng của xe.

Yêu cầu kỹ thuật đối với nội dung này là học viên phải xử lý tình huống đúng quy trình, không để xe va chạm với chướng ngại vật, thực hiện thao tác phanh và dừng xe đúng kỹ thuật, đồng thời giữ cho xe luôn ổn định và an toàn trong suốt quá trình xử lý tình huống khẩn cấp.

8. Nhường đường cho người đi bộ sang đường

Nhường đường cho người đi bộ sang đường là một trong những quy tắc quan trọng thể hiện ý thức chấp hành pháp luật và văn hóa giao thông của người điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông đường bộ.

+ Học viên phải quan sát, giảm tốc độ và chủ động nhường đường cho người đi bộ tại những khu vực theo quy định, góp phần bảo đảm an toàn giao thông và xây dựng môi trường giao thông văn minh, an toàn.

+ Trong quá trình tham gia giao thông, người đi bộ là đối tượng dễ bị tổn thương nhất khi xảy ra va chạm giao thông. Vì vậy, người điều khiển xe mô tô phải luôn nâng cao ý thức trách nhiệm, chủ động quan sát và có thái độ nhường nhịn phù hợp nhằm bảo đảm an toàn cho người đi bộ, đặc biệt tại khu vực có vạch sang đường, trường học, bệnh viện, khu dân cư hoặc nơi tập trung đông người.

+ Khi đến gần khu vực dành cho người đi bộ sang đường, học viên cần chủ động giảm tốc độ và quan sát kỹ tình hình giao thông phía trước, phía sau và hai bên đường để kịp thời phát hiện người đi bộ đang chuẩn bị sang đường hoặc đang di chuyển trên phần đường dành cho người đi bộ (không được dừng xe đè lên vạch kẻ đường cho người đi bộ qua đường). Việc quan sát phải được thực hiện từ sớm thông qua gương chiếu hậu kết hợp quan sát trực tiếp nhằm tạo đủ thời gian xử lý tình huống an toàn.

+ Sau khi phát hiện người đi bộ sang đường, học viên giảm tốc độ phù hợp và chuẩn bị sẵn sàng thực hiện thao tác phanh khi cần thiết. Trường hợp có người đang đi trên vạch sang đường hoặc chuẩn bị bước xuống lòng đường, người lái phải chủ động dừng xe để nhường đường theo đúng quy định. Trong quá trình dừng xe cần điều khiển xe ổn định, giữ khoảng cách an toàn với phương tiện phía trước và tuyệt đối không dừng xe đè lên vạch dành cho người đi bộ.

+ Khi người đi bộ đã qua khỏi khu vực nguy hiểm và bảo đảm đủ điều kiện an toàn, học viên tiếp tục điều khiển xe di chuyển bình thường. Trong suốt quá trình thực hiện kỹ năng này, người lái phải luôn giữ tư thế ngồi đúng kỹ thuật, mắt quan sát phía trước, phối hợp nhịp nhàng giữa tay ga, phanh và tay lái nhằm bảo đảm xe vận hành ổn định và an toàn.

Yêu cầu kỹ thuật đối với nội dung này là học viên phải thực hiện quan sát đầy đủ trước khi tiếp cận khu vực người đi bộ sang đường, chủ động giảm tốc độ hoặc dừng xe nhường đường đúng quy định, không dừng xe đè lên vạch dành cho người đi bộ và bảo đảm an toàn cho tất cả người tham gia giao thông.

9. Qua đường sắt

Kỹ năng qua đường sắt là nhằm giúp học viên hình thành ý thức chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt và nâng cao khả năng xử lý tình huống an toàn khi đi qua khu vực giao cắt giữa đường bộ và đường sắt. Đây là khu vực tiềm ẩn nhiều nguy cơ tai nạn giao thông nếu người điều khiển phương tiện chủ quan, thiếu quan sát hoặc không tuân thủ đúng quy định.

+ Trong quá trình tham gia giao thông, khi đến gần nơi giao nhau với đường sắt, người lái xe phải chủ động giảm tốc độ, tăng cường quan sát và tuyệt đối chấp hành các tín hiệu cảnh báo. Việc giảm tốc độ từ sớm giúp người điều khiển có đủ thời gian nhận biết tình huống, xử lý kịp thời và tránh các phản ứng đột ngột gây mất an toàn.

+ Khi thực hiện kỹ năng qua đường sắt, học viên cần quan sát kỹ hệ thống tín hiệu cảnh báo tại khu vực giao cắt như đèn tín hiệu, chuông báo, biển báo hoặc barie chắn đường để nhận biết tình trạng hoạt động của đường sắt. Đồng thời phải quan sát tình hình giao thông xung quanh, hướng di chuyển của các phương tiện khác và điều

kiện mặt đường nhằm chủ động xử lý tình huống phù hợp.

Trường hợp có tín hiệu cấm, đèn đỏ, chuông báo hoặc barie đang hạ xuống, người lái phải dừng xe trước vạch dừng theo đúng quy định và tuyệt đối không cố tình vượt qua đường sắt khi chưa bảo đảm an toàn. Trong thời gian dừng chờ, cần giữ khoảng cách an toàn với phương tiện phía trước, đồng thời tiếp tục quan sát để sẵn sàng xử lý các tình huống phát sinh.

Sau khi tín hiệu cấm kết thúc và xác định không có tàu đang đến gần, học viên mới được điều khiển xe đi qua đường sắt. Trong quá trình di chuyển qua khu vực giao cắt, cần giữ tốc độ phù hợp, điều khiển xe ổn định, không dừng xe, không chuyển hướng đột ngột và không tăng tốc bất thường trên đường ray nhằm bảo đảm an toàn.

Trong suốt quá trình thực hiện kỹ năng này, học viên phải duy trì khả năng quan sát liên tục, giữ tư thế ngồi đúng kỹ thuật và phối hợp nhịp nhàng giữa tay ga, phanh và tay lái để xe vận hành ổn định. Đồng thời cần nâng cao ý thức chủ động phòng ngừa tai nạn, tuyệt đối không vượt ẩu hoặc chủ quan khi qua khu vực đường sắt.

Yêu cầu kỹ thuật đối với nội dung này là học viên phải chấp hành đầy đủ tín hiệu giao thông đường sắt, dừng xe đúng vị trí khi có tín hiệu cấm và điều khiển xe qua khu vực giao cắt an toàn, đúng quy định.

10. Xử lý tình huống khi sang đường

Đây là tình huống thường xuyên xảy ra trong quá trình tham gia giao thông và tiềm ẩn nhiều nguy cơ va chạm nếu người lái thiếu quan sát hoặc thực hiện không đúng kỹ thuật.

+ Học viên phải quan sát, phát tín hiệu và điều khiển xe sang đường an toàn, đúng quy định của pháp luật giao thông đường bộ. Đồng thời nâng cao khả năng phán đoán tình huống và xử lý linh hoạt trong điều kiện giao thông thực tế.

+ Trước khi thực hiện thao tác sang đường, học viên cần chủ động giảm tốc độ và quan sát toàn bộ tình hình giao thông phía trước, phía sau và hai bên đường nhằm xác định khoảng trống an toàn cũng như hướng di chuyển của các phương tiện xung quanh. Việc quan sát phải được thực hiện thông qua gương chiếu hậu kết hợp quan sát trực tiếp để hạn chế điểm mù và bảo đảm an toàn trong quá trình chuyển hướng.

+ Sau khi xác định đủ điều kiện an toàn, học viên bật tín hiệu chuyển hướng phù hợp để thông báo cho các phương tiện khác biết ý định sang đường của mình. Việc phát tín hiệu phải được thực hiện đúng thời điểm, rõ ràng và liên tục nhằm giúp các phương tiện xung quanh chủ động xử lý tình huống giao thông.

+ Tiếp theo, học viên điều khiển xe sang đường với tốc độ phù hợp, thao tác nhẹ nhàng và giữ xe ổn định trong suốt quá trình di chuyển. Khi sang đường cần chuyển hướng theo đúng quỹ đạo, không đánh lái đột ngột hoặc tăng tốc bất ngờ gây mất an toàn. Đồng thời phải luôn duy trì khoảng cách an toàn với các phương tiện khác và chú ý nhường đường theo quy định.

+ Trong quá trình thực hiện kỹ năng này, học viên cần giữ tư thế ngồi đúng kỹ thuật, mắt quan sát xa về phía trước và phối hợp nhịp nhàng giữa tay ga, phanh và tay lái để bảo đảm xe vận hành ổn định. Sau khi hoàn thành thao tác sang đường, cần nhanh chóng đưa xe vào đúng phần đường quy định và tiếp tục tham gia giao thông an toàn.

Yêu cầu kỹ thuật đối với nội dung này là học viên phải thực hiện quan sát đầy đủ

trước khi sang đường, điều khiển xe sang đường đúng quy định, bảo đảm an toàn và không gây cản trở hoặc ảnh hưởng đến các phương tiện khác đang tham gia giao thông.

11. Xử lý tình huống khi dừng đèn đỏ

Xử lý tình huống khi dừng đèn đỏ là kỹ năng cơ bản nhưng rất quan trọng đối với người điều khiển xe mô tô trong quá trình tham gia giao thông. Việc chấp hành tín hiệu đèn giao thông không chỉ góp phần bảo đảm trật tự, an toàn giao thông mà còn thể hiện ý thức chấp hành pháp luật và văn hóa giao thông của người lái xe.

+ Trong quá trình tham gia giao thông, khi đến gần khu vực có hệ thống đèn tín hiệu, người điều khiển xe phải chủ động quan sát tín hiệu giao thông từ xa để kịp thời xử lý tốc độ và hướng di chuyển phù hợp. Việc quan sát sớm giúp người lái chủ động giảm tốc độ, tránh phanh gấp hoặc xử lý bị động gây mất an toàn cho bản thân và các phương tiện xung quanh.

+ Khi phát hiện tín hiệu đèn đỏ, học viên cần giảm tốc độ từ từ bằng cách giảm ga kết hợp sử dụng đồng thời phanh trước và phanh sau hợp lý nhằm bảo đảm xe giảm tốc ổn định. Trong quá trình giảm tốc, người lái phải giữ xe cân bằng, điều khiển tay lái chắc chắn và tiếp tục quan sát tình hình giao thông phía trước cũng như các phương tiện phía sau để chủ động xử lý các tình huống phát sinh.

+ Sau khi giảm tốc độ phù hợp, học viên điều khiển xe dừng đúng trước vạch dừng theo quy định. Trường hợp nơi giao nhau không có vạch dừng, người lái phải dừng xe trước đèn tín hiệu hoặc trước phần đường dành cho người đi bộ. Trong quá trình dừng xe cần giữ khoảng cách an toàn với phương tiện phía trước, không lấn sang phần đường khác và không dừng đè lên vạch dành cho người đi bộ.

+ Trong thời gian chờ tín hiệu cho phép tiếp tục di chuyển, học viên phải giữ xe ở trạng thái ổn định, đồng thời tiếp tục quan sát tình hình giao thông xung quanh nhằm sẵn sàng xử lý các tình huống phát sinh. Khi tín hiệu đèn chuyển sang màu xanh hoặc có tín hiệu cho phép tiếp tục di chuyển, người lái cần quan sát bảo đảm an toàn rồi mới điều khiển xe tiếp tục tham gia giao thông.

+ Trong suốt quá trình thực hiện nội dung này, học viên phải chấp hành nghiêm hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông, tuyệt đối không vượt đèn đỏ hoặc cố tình tăng tốc để vượt qua nút giao khi tín hiệu đã chuyển đỏ. Đồng thời cần duy trì ý thức chủ động quan sát, bình tĩnh xử lý tình huống và điều khiển xe đúng quy định nhằm bảo đảm an toàn cho bản thân và những người tham gia giao thông khác.

MỤC LỤC

A. PHÁP LUẬT VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	2
PHẦN I.....	2
LUẬT TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	2
CHƯƠNG I.....	2
NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG.....	2
<i>1.1. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH.....</i>	<i>2</i>
<i>1.2. ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG</i>	<i>2</i>
<i>1.3. GIẢI THÍCH TỪ NGỮ.....</i>	<i>2</i>
<i>1.4. NGUYÊN TẮC BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</i>	<i>6</i>
<i>1.5. CÁC HÀNH VI BỊ NGHIÊM CẤM</i>	<i>6</i>
 CHƯƠNG II.....	 9
QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	9
<i>2.1. QUY TẮC CHUNG</i>	<i>9</i>
<i>2.2. CHẤP HÀNH BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ</i>	<i>9</i>
<i>2.3. SỬ DỤNG LÀN ĐƯỜNG</i>	<i>11</i>
<i>2.4. VƯỢT XE VÀ NHƯỜNG ĐƯỜNG CHO XE XIN VƯỢT</i>	<i>11</i>
<i>2.5. CHUYỂN HƯỚNG XE</i>	<i>12</i>
<i>2.6. LÙI XE</i>	<i>12</i>
<i>2.7. TRÁNH XE ĐI NGƯỢC CHIỀU</i>	<i>12</i>
<i>2.8. DỪNG XE, ĐỖ XE</i>	<i>13</i>
<i>2.9. SỬ DỤNG ĐÈN</i>	<i>14</i>
<i>2.10. SỬ DỤNG TÍN HIỆU CÒI</i>	<i>14</i>
<i>2.11. NHƯỜNG ĐƯỜNG TẠI NƠI GIAO NHAU.....</i>	<i>15</i>
<i>2.12. QUA PHÀ, QUA CẦU PHẠO.....</i>	<i>15</i>
<i>2.13. GIAO THÔNG TẠI ĐƯỜNG NGANG, CẦU CHUNG ĐƯỜNG SẮT</i>	<i>16</i>
<i>2.14. GIAO THÔNG TRONG HẦM ĐƯỜNG BỘ.....</i>	<i>16</i>
<i>2.15. XE ƯU TIÊN.....</i>	<i>16</i>
<i>2.16. NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN, NGƯỜI ĐƯỢC CHỖ, HÀNG HÓA XẾP TRÊN XE THÔ SƠ.....</i>	<i>17</i>
<i>2.17. NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN, DẪN DẮT VẬT NUÔI, ĐIỀU KHIỂN XE VẬT NUÔI KÉO ĐI TRÊN ĐƯỜNG BỘ.....</i>	<i>18</i>
<i>2.18. NGƯỜI LÁI XE, NGƯỜI ĐƯỢC CHỖ, HÀNG HÓA XẾP TRÊN XE MÔ TÔ, XE GẮN MÁY.....</i>	<i>18</i>
CHƯƠNG III	20
XE MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ.....	20
<i>3.1. ĐIỀU KIỆN XE MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</i>	<i>20</i>
<i>3.2. CẤP, THU HỒI CHỨNG NHẬN ĐĂNG KÝ XE THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ.....</i>	<i>20</i>
<i>3.3. BẢO ĐẢM AN TOÀN KỸ THUẬT VÀ BẢO VỆ MÔI TRƯỜNG CỦA XE CƠ GIỚI, XE MÁY CHUYÊN DÙNG THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</i>	<i>22</i>
CHƯƠNG IV	23
NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ..	23
<i>4.1. ĐIỀU KIỆN CỦA NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</i>	<i>23</i>
<i>4.2. GIẤY PHÉP LÁI XE</i>	<i>23</i>
<i>4.3. TUỔI, SỨC KHOẺ CỦA NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN MÔ TÔ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</i>	<i>25</i>

CHƯƠNG V	27
NHẬN THỨC VỀ BỘ LUẬT HÌNH SỰ LIÊN QUAN	27
ĐẾN NHÓM TỘI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ GIAO THÔNG	27
5.1. KHÁI QUÁT CHUNG VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	27
5.2. QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VỀ CÁC TỘI PHẠM TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	27
CHƯƠNG VI	35
PHÁP LUẬT VỀ XỬ LÝ VI PHẠM HÀNH CHÍNH	35
VỀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	35
6.1. KHÁI NIỆM VÀ CƠ SỞ PHÁP LÝ	35
6.2. CÁC HÀNH VI VI PHẠM HÀNH CHÍNH CHỦ YẾU	35
6.3. HÌNH THỨC XỬ PHẠT VÀ BIỆN PHÁP KHẮC PHỤC HẬU QUẢ	35
6.4. NGUYÊN TẮC XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH	36
6.5. THẨM QUYỀN XỬ PHẠT	36
6.6. Ý NGHĨA CỦA VIỆC XỬ LÝ VI PHẠM HÀNH CHÍNH	36
PHẦN II	37
HỆ THỐNG BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ	37
CHƯƠNG I	37
QUY ĐỊNH CHUNG	37
1. KHÁI NIỆM VỀ HỆ THỐNG BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ	37
2. THỨ TỰ HIỆU LỰC CỦA HỆ THỐNG BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ	37
3. PHẠM VI ÁP DỤNG	37
4. TRÁCH NHIỆM CỦA NGƯỜI THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	37
CHƯƠNG II	39
HIỆU LỆNH ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG	39
1. CÁC PHƯƠNG PHÁP ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG	39
2. HIỆU LỆNH CỦA NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG	39
3. HIỆU LỰC CỦA NGƯỜI ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG	41
4. ĐIỀU KHIỂN GIAO THÔNG BẰNG TÍN HIỆU ĐÈN	41
5. HIỆU LỰC CỦA ĐÈN TÍN HIỆU	43
6. XE ƯU TIÊN VÀ TÍN HIỆU CỦA XE ƯU TIÊN	45
CHƯƠNG III	47
BIỂN BÁO HIỆU	47
1. PHÂN NHÓM VÀ HIỆU LỰC CỦA BIỂN BÁO HIỆU	47
2. BIỂN BÁO CẤM	48
3. BIỂN BÁO NGUY HIỂM VÀ CẢNH BÁO	65
4. BIỂN HIỆU LỆNH	82
5. BIỂN CHỈ DẪN	95
6. BIỂN PHỤ, BIỂN VIẾT BẰNG CHỮ	112
CHƯƠNG V	116
CÁC BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ KHÁC	116
1. VẠCH KẼ ĐƯỜNG	116
2. CỌC TIÊU, TIÊU PHẢN QUANG, TƯỜNG BẢO VỆ VÀ HÀNG RÀO CHẮN	124
3. CỘT KILÔMÉT	125
4. MỐC LỘ GIỚI	127
5. GƯƠNG CẦU LỖI, DẢI PHÂN CÁCH VÀ LAN CAN PHÒNG HỘ	130
6. BÁO HIỆU CẤM ĐI LẠI	131

CHƯƠNG IV	132
TỐC ĐỘ VÀ KHOẢNG CÁCH	132
1. QUY ĐỊNH VỀ TỐC ĐỘ CỦA PHƯƠNG TIỆN THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	132
2. KHOẢNG CÁCH AN TOÀN GIỮA HAI PHƯƠNG TIỆN KHI THAM GIA GIAO THÔNG	134
PHẦN II	136
XỬ LÝ CÁC TÌNH HUỐNG GIAO THÔNG	136
CHƯƠNG I	136
CÁC ĐẶC ĐIỂM CỦA SA HÌNH	136
1.1. ĐẶC ĐIỂM CỦA ĐƯỜNG SÁ	136
1.2. ĐẶC ĐIỂM CỦA XE	136
1.3. VỊ TRÍ CỦA XE TRÊN SA HÌNH	136
1.4. HƯỚNG ĐI CỦA XE	136
1.5. CÁC LOẠI BÁO HIỆU ĐƯỜNG BỘ TRÊN SA HÌNH	136
CHƯƠNG II	137
CÁC NGUYÊN TẮC XỬ LÝ TRÊN SA HÌNH	137
2.1. XE CÓ ĐƯỜNG RIÊNG	137
2.2. QUYỀN BÌNH ĐẲNG XE VÀO NƠI ĐƯỜNG GIAO NHAU	137
2.3. XE ƯU TIÊN THEO QUY ĐỊNH	138
2.4. XE Ở TRÊN ĐƯỜNG ƯU TIÊN	139
2.5. XE CÓ QUYỀN ƯU TIÊN BÊN PHẢI	140
2.6. QUYỀN ƯU TIÊN ĐỐI VỚI XE ĐI CÙNG ĐOÀN, CÙNG HƯỚNG	140
2.7. XE PHẢI NHƯỜNG ĐƯỜNG KHI RẼ TRÁI	141
2.8. VẬN DỤNG XỬ LÝ MỘT SỐ TÌNH HUỐNG GIAO THÔNG TRÊN SA HÌNH	142
CHƯƠNG III	147
NHẬN THỨC VÀ BIỆN PHÁP PHÒNG NGỪA TAI NẠN GIAO THÔNG	147
3.1. Nguyên nhân của tai nạn giao thông	147
3.2. Các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông	147
3.3. Ý nghĩa của công tác phòng ngừa	148
B. KỸ THUẬT LÁI XE	149
I. VỊ TRÍ, TÁC DỤNG CÁC BỘ PHẬN CHỦ YẾU CỦA XE MÔ TÔ	149
II. KỸ THUẬT LÁI XE CƠ BẢN	155
III. KỸ THUẬT KIỂM TRA, QUAN SÁT AN TOÀN, CHỈNH GUỒNG CHIẾU HẬU TRƯỚC KHI CHO XE TẬP LÁI XUẤT PHÁT; BẬT TÍN HIỆU CHUYỂN HƯỚNG RẼ TẠI TẤT CẢ CÁC BÀI TẬP LÁI KHI THAY ĐỔI HƯỚNG CHUYỂN ĐỘNG CỦA XE TẬP LÁI	165
IV. KỸ THUẬT THỰC HIỆN CÁC TÌNH HUỐNG HỌC LÁI XE MÔ TÔ	166