

# **BẤT CẬP TRONG QUY TRÌNH, THỦ TỤC XỬ LÝ VÀ GIẢI QUYẾT CÁC VỤ VI PHẠM GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

**Nguyễn Thị Hoài Phương - 17D1LK02 - Luật Quốc tế**

Khoa Luật và Quan hệ quốc tế, Trường Đại học Kinh tế - Tài chính thành phố Hồ Chí Minh  
(UEF)

## **TÓM TẮT**

Giao thông đường bộ (GTĐB) từ lâu đã trở thành mối quan tâm và đáng quan ngại của xã hội Việt Nam. Xuất phát từ thực tiễn cho thấy, tình hình GTĐB chưa có sự đồng bộ từ hệ thống GTĐB, phương tiện, người tham gia GTĐB và cơ quan thực thi pháp luật liên quan đến lĩnh vực GTĐB. Mặt khác, Luật xử phạt hành chính (XPHC) ra đời đánh dấu sự hoàn thiện pháp luật về xử lý vi phạm hành chính (VPHC), đồng thời cũng là cơ sở để cơ quan Nhà nước, người có thẩm quyền xử lý nghiêm minh các VPHC đáp ứng yêu cầu cấp thiết trong đấu tranh phòng, chống VPHC hiện nay. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện XPHC còn xuất hiện những bất cập cần có những điều chỉnh cho phù hợp với quy luật phát triển của xã hội.

Vì vậy, bài viết muốn đề cập đến những bất cập còn tồn tại trong quy trình, thủ tục XPHC để từng bước hoàn thiện thể chế pháp luật liên quan đến việc xử lý VPHC.

*Từ khóa: Giao thông đường bộ, vi phạm hành chính, xử phạt hành chính.*

## **1. Đặt vấn đề**

### **1.1. Thực tiễn về quy trình, thủ tục xử lý vi phạm giao thông đường bộ**

#### **1.1.1. Tình hình chung**

Giao thông đường bộ là lĩnh vực rất quan trọng dễ nảy sinh các hành vi vi phạm trong thực tiễn. Có thể nhận thấy tình trạng VPPL trong lĩnh vực GTĐB ở nước ta là một trong rất nhiều nguyên nhân cản trở sự phát triển của đất nước. Theo báo cáo của Ủy ban ATGT quốc gia cho biết, trong 9 tháng đầu năm 2019 (tính từ 15/12/2018-14/9/2019), lực

lượng cảnh sát giao thông địa phương đã lập biên bản xử lý hơn 3 triệu trường hợp vi phạm an toàn GTĐB, đường sắt và đường thủy nội địa, phạt gần 2000 tỷ đồng, tước giấy phép lái xe gần 250.000 trường hợp, tạm giữ trên 437.000 phương tiện.

Xuất phát từ thực tiễn đó, ngày 30/12/2019, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 100/2019/NĐ-CP quy định xử phạt VPHC trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt gồm 5 chương và 86 Điều, tăng 04 Điều so với Nghị định số 46/2016/NĐ-CP (trong lĩnh vực giao thông đường sắt), có hiệu lực từ ngày 01/01/2020, thay thế Nghị định số 46/2016/NĐ-CP ngày 26/05/2016 của Chính phủ. Qua sự kiện trên cho thấy sự quan tâm của Đảng, Nhà nước, các Bộ, ngành và cả toàn xã hội về quy định XPHC trong lĩnh vực GTĐB đáp ứng yêu cầu cấp thiết trong đấu tranh phòng, chống VPHC liên quan đến GTĐB hiện nay. Ngày 16/1/2019, Cục CSGT (C08, Bộ Công an) đã có số liệu chính thức về tình hình tai nạn giao thông (TNGT) và công tác xử lý vi phạm sau hai tuần Nghị định 100/2019 có hiệu lực, theo đó công tác xử lý VPHC, lực lượng CSGT toàn quốc đã kiểm tra, xử lý gần 55.000 trường hợp, trong đó có gần 6.300 trường hợp vi phạm nồng độ cồn, phạt tiền hơn 21 tỉ đồng.

Sự ra đời của Nghị định số 100/2019/NĐ-CP đã đánh dấu sự phát triển của hệ thống pháp luật Việt Nam về việc xử lý VPHC, kéo giảm vi phạm pháp luật trong lĩnh vực GTĐB, tuy nhiên con số này vẫn còn ở mức cao và gây những thiệt hại lớn về cả thể chất lẫn tinh thần cho xã hội. Theo đánh giá của các cơ quan chức năng, nguyên nhân chủ yếu dẫn đến tình hình TNGT đường bộ chính là việc không tuân thủ các quy định của pháp luật về trật tự, an toàn GTĐB của các chủ thể tham gia giao thông. Chính vì vậy bên cạnh việc phải thực hiện đồng bộ các biện pháp nhằm giảm thiểu các hành vi VPPL về trật tự, an toàn GTĐB, thì các vấn đề liên quan đến xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB như: Giáo dục, tuyên truyền về an toàn GTĐB; hoàn thiện tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về ATGT từ Trung ương đến địa phương; hoàn thiện các cơ chế, chính sách về bảo đảm trật tự an toàn GTĐB; nâng cao năng lực cường chế của lực lượng CSGT. Vì vậy cần tiến hành nghiên cứu toàn diện về xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB, từ đó chỉ ra những tồn tại, vướng mắc, bất cập của hoạt động này là một vấn đề có ý nghĩa về cả lý luận và thực tiễn, với mục tiêu kéo giảm tình hình VPHC về trật tự, an toàn GTĐB.

### **1.1.2. Khái niệm xử lý vi phạm hành chính và xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ**

Theo quan điểm của Tiến sĩ Đinh Phan Quỳnh, khái niệm xử lý VPHC được định nghĩa như sau: *“Xử lý VPHC là hoạt động của các cơ quan nhà nước, người có thẩm quyền áp dụng các hình thức xử phạt VPHC, các biện pháp khắc phục hậu quả, các biện pháp ngăn chặn VPHC và đảm bảo việc xử lý VPHC đối với những cá nhân, tổ chức thực hiện hành vi VPHC nhằm đảm bảo trật tự và kỷ luật trong quản lý nhà nước.”* Qua đó, chúng ta có thể dễ dàng hiểu được xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB và cụ thể hóa các hành vi vi phạm GTĐB. Để ngăn chặn những hành vi đó, bộ máy thực hành quyền hành pháp, ở đây chủ yếu là cán bộ, chiến sĩ của lực lượng CSGT, Thanh tra giao thông thực hiện quyền và nghĩa vụ khi xử lý và giải quyết các vụ vi phạm cần thực hiện đủ và đúng các quy định của Luật, đảm bảo thực thi pháp luật.

## **1.2. Các biện pháp xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ**

### **1.2.1. Cảnh cáo**

Đối với bất kỳ một loại VPPL nào thì cũng được chia thành vi phạm ít nghiêm trọng, nghiêm trọng, rất nghiêm trọng..., việc phân loại tính nghiêm trọng cho xã hội của hành vi dựa vào rất nhiều yếu tố khác nhau như tầm quan trọng của khách thể, động cơ, mục đích, hậu quả..., tuy nhiên đối với VPHC thì tiêu chí để phân biệt VPHC nghiêm trọng, VPHC ít nghiêm trọng cho đến thời điểm này thực sự chưa rõ ràng; chưa có bất kỳ một nghiên cứu nào đi sâu phân tích làm rõ vấn đề này. Có lẽ một phần do quan niệm phổ biến cho rằng VPHC không gây nguy hiểm cao cho xã hội như tội phạm. Hiện nay, hình thức xử phạt cảnh cáo không đem lại hiệu quả như mong đợi, vì vậy cần nghiên cứu để có những sự điều chỉnh về đối tượng áp dụng cũng như hình thức tổ chức thực hiện hình thức này trên thực tế để đảm bảo tính hiệu quả trong áp dụng pháp luật.

### **1.2.2. Phạt tiền**

Phạt tiền được coi là hình thức xử phạt chính và được áp dụng đối với những hành vi về “lý thuyết” là nghiêm trọng hơn hành vi bị phạt cảnh cáo. Hình thức xử phạt này mang tính răn đe nhiều hơn, mong muốn nâng cao ý thức tham gia giao thông của người vi phạm và cả xã hội. Gắn kết chặt chẽ với Nghị Định số 100/2019/NĐ-CP, nâng cao mức

phạt tiền đối với các hành vi VPHC, mức phạt này không lệ thuộc quá nhiều vào mức thiệt hại. Khác với các hành vi vi phạm dân sự, VPHC về GTĐB có thể bị phạt tiền ngay cả khi chưa có thiệt hại xảy ra. Điều này cho thấy việc quy định mức phạt tiền như thế nào cho phù hợp với từng hành vi vi phạm là rất quan trọng.

### **1.2.3. Tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn**

Là một trong những biện pháp xử phạt được áp dụng nhiều đối với các hành vi VPHC nói chung và VPHC trong lĩnh vực GTĐB nói riêng. Có thể nhận thấy việc áp dụng hình thức này đối với các VPHC trong GTĐB là thực sự cần thiết (Ví dụ như cần hạn chế, thậm chí tước bỏ quyền điều khiển phương tiện đối với những người nghiện chất ma túy; nghiện rượu), tuy nhiên việc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe của một cá nhân hành nghề lái xe sẽ khác với một cá nhân không hành nghề, nên cần nghiên cứu các trường hợp tước quyền một cách khách quan và chặt chẽ hơn.

### **1.2.4. Tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để thực hiện hành vi VPHC**

Trong lĩnh vực GTĐB, việc tịch thu tang vật, phương tiện được áp dụng đối với các VPHC nghiêm trọng do cố ý; khi bị áp dụng biện pháp này thì cá nhân, tổ chức vi phạm sẽ phải chịu một thiệt hại “đáng kể” về mặt vật chất. Vì vậy cần có những quy định chặt chẽ để tránh việc tịch thu tràn lan, gây ra những thiệt hại cho người vi phạm. Do tang vật, phương tiện bị tịch thu là tài sản, cho nên biện pháp này cần được thực hiện một cách cẩn trọng với những thủ tục chặt chẽ. Trước khi tiến hành tịch thu tang vật, phương tiện phải tổ chức định giá khách quan, chính xác. Sau khi tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm cần bảo quản tốt chúng.

## **2. BẮT CẬP TRONG THỦ TỤC XỬ LÝ VÀ GIẢI QUYẾT CÁC VỤ VI PHẠM GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

### **2.1. Bắt cập trong thủ tục xử lý VPHC trong GTĐB và giải pháp (Khách quan)**

#### **2.1.1. Thủ tục không lập biên bản**

Theo quy định chung về thủ tục tại điều 56 Luật xử lý VPHC năm 2012, trong lĩnh vực GTĐB nếu chủ thể vi phạm bị áp dụng hình thức xử phạt cảnh cáo hoặc phạt tiền ở mức thấp (đến 250.000 đ đối với cá nhân và đến 500.000đ đối với tổ chức), thì áp dụng thủ tục không lập biên bản. Trường hợp này người có thẩm quyền ra quyết định xử phạt ngay,

và người vi phạm có thể thực hiện quyết định tại chỗ. Quy định nhằm mục đích đơn giản hóa các thủ tục hành chính, hạn chế làm mất thời gian cho người vi phạm khi phải thực hiện quyết định xử phạt, tuy nhiên việc nộp tiền phạt tại chỗ cũng tạo điều kiện và làm phát sinh hành vi hối lộ.

Để hạn chế tiêu cực pháp luật cần bỏ quy định về nộp phạt tại chỗ và thay bằng nhiều biện pháp nộp phạt khác linh hoạt hơn như nộp trực tuyến; nộp qua bên thứ ba (thu hộ)... (hiện nay theo quy định của Nghị quyết 10/NQ-CP ngày 04/2/2016 người vi phạm có thể nộp tiền phạt VPHC trong lĩnh vực GTĐB qua bưu điện, nhưng người vi phạm muốn nộp qua hình thức này thì người vi phạm phải đăng ký hình thức nộp phạt ở thời điểm lập biên bản, điều này thì không phải ai cũng biết, thậm chí cả người thi hành công vụ cũng không mấy ai biết đến quy định này).

### **2.1.2. Thủ tục có lập biên bản**

Đối với thủ tục này, khi phát hiện và chấm dứt hành vi VPHC trong lĩnh vực GTĐB, thì người có thẩm quyền không ra quyết định xử lý ngay mà phải lập biên bản VPHC theo đúng trình tự, nội dung đã được quy định. Biên bản VPHC là căn cứ để ra quyết định xử lý VPHC. Thủ tục lập biên bản thường áp dụng các biện pháp ngăn chặn và bảo đảm việc xử lý VPHC như: tạm giữ tang vật, phương tiện VPHC, giấy phép, chứng chỉ hành nghề; khám người, khám phương tiện vận tải, đồ vật; khám nơi cất dấu tang vật, phương tiện VPHC...

Thông thường, trong biên bản xử phạt VPHC sẽ có thời hạn nộp phạt. Cường chế thi hành quyết định xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB có thể sẽ được thực hiện nếu trong một thời hạn nhất định, cá nhân vi phạm không tự giác thi hành quyết định. Các biện pháp cưỡng chế thi hành quyết định xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB cần phải đa dạng bởi liên quan đến tính đa dạng của chủ thể có hành vi vi phạm; trong một số trường hợp nếu không thể áp dụng các biện pháp như kê biên tài sản; khấu trừ lương..., thì pháp luật cũng cần phải dự liệu các biện pháp thay thế như lao động công ích,...

## **2.2. Bất cập trong thủ tục xử lý VPHC trong GTĐB và giải pháp (Chủ quan)**

### **2.2.1 Nhận thức tham gia giao thông**

Nhận thức của người tham gia giao thông ở Việt Nam về các yêu cầu, điều kiện cần thiết khi tham gia giao thông nhìn chung còn thấp, không chỉ người tham gia giao thông mà ngay cả lực lượng thi hành công vụ. Cũng từ sự yếu kém về ý thức của các chủ thể khi tham gia giao thông, vì vậy khi tiến hành xử lý đối với các vi phạm của các chủ thể này, đã gặp nhiều khó khăn, bởi nhiều người vi phạm nhận thấy vi phạm của mình chưa đến mức phải xử lý và các lực lượng chức năng hoàn toàn có thể “thông cảm” và “bỏ qua”; khi không được “thông cảm” hay “bỏ qua” thì xuất hiện xung đột thậm chí va chạm giữa người vi phạm và các lực lượng chức năng. Bên cạnh đó cũng xuất phát từ ý thức pháp luật của một bộ phận người vi phạm, vì lợi ích cá nhân (đặc biệt lợi ích về kinh tế), nên tâm lý muốn giảm bớt các thiệt hại cho bản thân mà sẵn sàng “làm luật” còn phổ biến, dẫn đến tình trạng “đút lót” cho lực lượng thi hành công vụ còn diễn ra; cũng như việc một số người có thẩm quyền xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB lợi dụng quyền hạn của mình để những nhiều, đòi người vi phạm “đút lót”. Thậm chí một số trường hợp lợi dụng sự thiếu kiến thức pháp luật về GTĐB của người tham gia giao thông để “hù dọa” buộc người vi phạm phải “làm luật”, điều này đã làm ảnh hưởng tiêu cực tới hoạt động xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB. Vì vậy bên cạnh việc nâng cao nhận thức của người tham gia giao thông thì còn phải thay đổi nhận thức của các chủ thể có thẩm quyền xử lý các VPHC trong lĩnh vực GTĐB về tầm quan trọng của việc chấp hành nghiêm các quy định của pháp luật về xử lý VPHC trong lĩnh vực này, và cần phải có biện pháp xử lý thực sự nghiêm khắc đối với những vi phạm của các chủ thể có thẩm quyền xử lý. Một số cán bộ, chiến sĩ làm công tác xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB hiểu chưa đúng về tính chất và mục đích của công tác tuần tra, kiểm soát, và xử lý vi phạm mong muốn được làm công việc này để đem lại những lợi ích cho bản thân, vì vậy đã ảnh hưởng xấu đến hoạt động xử lý VPHC trong lĩnh vực này.

### **2.2.2 Công khai, minh bạch**

Khi có hành vi VPHC trong lĩnh vực GTĐB, đối tượng vi phạm có thể phải chịu một hoặc một số biện pháp xử lý của chủ thể có thẩm quyền, trong trường hợp này đối tượng vi phạm có thể bị tước bỏ (hoặc hạn chế) một lợi ích về vật chất (hoặc tinh thần). Vì vậy để đảm bảo tính công khai, minh bạch của hoạt động này, cần có sự giám sát từ phía các cơ quan, tổ chức khác. Hiện nay hoạt động xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB ở nước

ta hiện đang diễn ra theo một chu trình khép kín, vì vậy khó có thể đảm bảo được sự minh bạch trong hoạt động xử lý cũng như sự lạm quyền trong hoạt động xử lý.

Để làm tốt công việc này buộc cơ quan nhà nước phải rà soát toàn bộ các quy định của pháp luật về xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB, tuyên truyền để mọi người có thể tiếp cận và hiểu rõ các quy định này; Kiện toàn lại thủ tục về xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB theo hướng tạo điều kiện thuận lợi nhất cho các chủ thể có hành vi vi phạm có thể thực hiện nghĩa vụ của mình; Quán triệt nguyên tắc tôn trọng quyền con người, quyền công dân khi thực hiện pháp luật về xử lý VPHC trong lĩnh vực GTĐB; Cần chấm dứt việc người dân muốn kiểm tra hoạt động này nhưng không có cơ sở pháp lý để kiểm tra (ví dụ người dân muốn kiểm tra Chuyên đề, Kế hoạch công tác của lực lượng CSGT).

### **3. KẾT LUẬN**

Vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đã trực tiếp tác động tiêu cực tới quá trình phát triển kinh tế, xã hội của đất nước; gây ra những thiệt hại không chỉ đơn thuần là vật chất. Vì vậy việc đề xuất những bất cập trong xử lý VPHC là rất cần thiết, qua đó tìm ra giải pháp để hoàn thiện hơn nữa quá trình giải quyết các vụ vi phạm, góp phần xây dựng lòng tin của nhân dân đối với bộ máy công quyền của Nhà nước. Đây cũng là mục đích chính của bài tiểu luận.

### **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Đinh Phan Quỳnh, Xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ theo pháp luật việt nam hiện nay, pp. 77-97.
2. Chính phủ (2019), Nghị định số 100/2019/NĐ-CP của Chính phủ, về XPHC trong lĩnh vực GTĐB.
3. Lê Sơn, TNGT giảm nhưng vẫn gây bức xúc và lo lắng trong nhân dân.
4. Cục CSGT: Tai nạn giảm mạnh sau Nghị định 100/2019, Pv tổng hợp.

