

PHÁP LUẬT VỀ QUẢN LÝ SỬ DỤNG RƯỢU, BIA KHI THAM GIA GIAO THÔNG – THỰC TIỄN VÀ GIẢI PHÁP

Hồ Tùng Lâm – Vũ Thị Hồng Thanh*

Khoa Luật – Trường Đại học Công nghệ Thành phố Hồ Chí Minh (HUTECH)

TÓM TẮT

“Tai nạn giao thông” đã và đang dần trở thành một đề tài “rất nóng” trên các trang mạng xã hội hiện nay, được đông đảo người dân quan tâm và quan ngại. Đặc biệt, trong thời gian gần đây, hàng loạt vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng dẫn đến chết người do sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông, khiến dư luận bức xúc, lo lắng. Chính vì thế, trong vấn đề quản lý an toàn giao thông, cần phải xây dựng một nguồn lực tương xứng với yêu cầu thực tiễn, phải được coi là nhu cầu tất yếu cho sự phát triển bền vững, an toàn mà trước hết phải chú trọng xây dựng hoàn thiện các chính sách pháp luật là cơ sở đảm bảo tính thượng tôn pháp luật. Vì vậy, trong bài viết này, tác giả đề cập đến những quy định và thực tiễn áp dụng pháp luật về việc quản lý đối với vấn đề sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông. Từ đó, tác giả đưa ra kiến nghị để hoàn thiện hơn những quy định của pháp luật trong vấn đề này.

Từ khóa: hoàn thiện pháp luật; quản lý; sử dụng rượu, bia; tham gia giao thông.

1. VẤN ĐỀ QUẢN LÝ SỬ DỤNG RƯỢU, BIA KHI THAM GIA GIAO THÔNG TẠI MỘT SỐ QUỐC GIA TRÊN THẾ GIỚI

Trong những năm gần đây, tình trạng mất an toàn giao thông do sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông đã trở thành vấn đề rất lớn, gây bức xúc, lo lắng cho toàn xã hội, là nguy cơ nghiêm trọng hàng ngày, ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe, an toàn tính mạng của từng người tham gia giao thông, đặc biệt là những người tham gia điều khiển phương tiện cơ giới nhưng lại sử dụng rượu, bia. Đồng thời, công tác quản lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông vẫn còn nhiều bất cập cả về thể chế và thực thi pháp luật. Vì vậy, việc

quản lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông là một vấn đề thực sự rất cần thiết trong công tác đảm bảo an toàn giao thông hiện nay.

Tại nhiều quốc gia trên thế giới, chế tài xử lý cho việc sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông không chỉ dừng lại ở việc phạt hành chính là phạt tiền hay tước giấy phép lái xe, mà còn đưa ra những chế tài nghiêm khắc hơn như cấm điều khiển phương tiện vĩnh viễn, thậm chí còn phải ngồi tù chung thân đối với tài xế vi phạm nồng độ cồn, mức phạt sẽ được căn cứ trên chỉ số nồng độ cồn và cường độ vi phạm. Điển hình có thể nhắc đến như Hoa Kỳ, Canada hay Nhật Bản... Chế tài xử lý đối với người bị quy vào tội lái xe trong tình trạng say xỉn ở các nước này rất nghiêm khắc. Tại Nam Phi, ngay lần đầu tiên vi phạm, tài xế có thể đối diện với mức án 10 năm tù hoặc bị phạt 10.000 USD.... Theo Bộ luật Hình sự Canada quy định thì ở lần đầu vi phạm với nồng độ cồn trong máu vượt quá 0,04%, tài xế bị buộc nộp phạt 1.000 USD, nếu tái phạm thì buộc ngồi tù 30 ngày, nếu tiếp tục tái phạm nữa thì hình phạt tăng lên 120 ngày tù, mức án cao nhất dù phạm tội lần đầu hay tái phạm đều là 10 năm tù. Đối với Hoa Kỳ, người bị quy vào tội lái xe trong tình trạng say xỉn đều bị xử lý hình sự, mức án cao nhất có thể lên đến chung thân¹.

Ở khu vực châu Á, Nhật Bản nằm trong nhóm 10 quốc gia có tỷ lệ tai nạn vì rượu, bia thấp nhất thế giới nhờ các chế tài nghiêm khắc của chính phủ cùng ý thức chấp hành tốt từ người dân. Theo Luật Giao thông đường bộ Nhật Bản, người điều khiển xe bị quy vào lỗi “lái xe trong điều kiện không tinh táo” có thể đối diện với mức án tới 3 năm tù và nộp phạt 500.000 yên, đối với mức độ nghiêm trọng hơn thì mức án cao nhất có thể từ 15 đến 20 năm tù. Ở khu vực châu Âu, Hà Lan cũng xử phạt tiền hoặc án tù tới 3 năm đối với người ngồi sau tài xế say rượu, đặc biệt ở Đức, người bị thu hồi giấy phép từ 1 tháng muốn xin cấp lại phải vượt qua bài đánh giá tâm lý y tế (MPU) và phải chứng minh với tòa rằng mình đã tỉnh táo trong 12 tháng qua (đối với người bị tước bằng 1 năm), tiền phạt cũng

¹ Thiên Nhi, *Mỹ kết án chung thân, Hà Lan phạt cả người ngồi sau tài xế uống rượu*, News.zing.vn, ngày 04/01/2020. <https://news.zing.vn/my-ket-an-chung-than-ha-lan-phat-ca-nguoi-ngoi-sau-tai-xe-uong-ruou-post1032244.html>

được nhân đôi, nhân ba tương ứng với số lần vi phạm. Riêng ở Singapore, Trung Quốc và Đức, hình phạt cho người vi phạm còn bao gồm lao động công ích.²

Qua đó, có thể thấy, trong lĩnh vực quản lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông, pháp luật của đa số các quốc gia trên thế giới đều có chế tài xử lý ở mức truy cứu trách nhiệm hình sự, mức hình phạt chính cao nhất có thể lên đến tù chung thân, và còn phải chịu thêm hình phạt bổ sung đó là phạt tiền. Những quy định này là hết sức nghiêm khắc, nhưng góp phần lớn trong việc giảm thiểu các vụ tai nạn giao thông. Lấy dẫn chứng từ một nghiên cứu của Ủy ban Sức khỏe và Y dược Hoa Kỳ cũng chỉ ra mối liên quan giữa những bang có luật lệ khắt khe với tỷ lệ tai nạn vì rượu, bia, theo nghiên cứu này, các bang có luật lệ nghiêm khắc hơn và mức phạt cao hơn có tỷ lệ tai nạn vì rượu, bia thấp hơn hẳn các bang khác³. Chính vì thế, việc áp dụng chế tài xử lý nghiêm khắc sẽ góp phần đưa vấn nạn sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông trở nên giảm thiểu đáng kể, tạo điều kiện thuận lợi cho cơ quan thực thi pháp luật trong công tác quản lý.

2. THỰC TRẠNG ÁP DỤNG PHÁP LUẬT VỀ VIỆC QUẢN LÝ SỬ DỤNG RƯỢU BIA KHI THAM GIA GIAO THÔNG TẠI VIỆT NAM HIỆN NAY

Theo Tổ chức Y tế thế giới (WHO) cảnh báo, hiện nay Việt Nam là quốc gia đứng thứ 2 trong khu vực Đông Nam Á về số người chết do tai nạn giao thông. Theo thống kê của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia cho thấy trong năm 2018, toàn quốc có gần 25.000 người bị chết do tai nạn giao thông, trong 4 tháng đầu năm 2019, cả nước xảy ra 5.453 vụ tai nạn giao thông, làm 2.570 người chết, gần 4.200 người bị thương, trong đó có đến 40% số vụ tai nạn giao thông liên quan đến rượu, bia.⁴

² *Những nước xử phạt người uống rượu, bia lái xe nghiêm khắc nhất*, Báo Giao thông, ngày 06/01/2020. <http://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/64226/nhung-nuoc-xu-phat-nguoi-uong-ruou--bia-lai-xe-nghiem-khac-nhat.aspx#>

³ Sơn Hà, *Những quốc gia phạt lái xe uống rượu bia hà khắc nhất thế giới*, News. zing. vn, ngày 19/12/2018. <https://news.zing.vn/nhung-quoc-gia-phat-lai-xe-uong-ruou-bia-ha-khak-nhat-the-gioi-post901449.html>

⁴ Đặng Nhung, *Sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông - Hậu quả khôn lường*, báo Quảng Ninh, ngày 20/06/2019. <http://www.baoquangninh.com.vn/xa-hoi/201906/su-dung-ruou-bia-khi-tham-gia-giao-thong-hau-qua-khon-luong-2444922/>

Thống kê của Cục Cảnh sát giao thông (Bộ Công an) cho thấy, trong 7 ngày Tết nguyên đán Canh Tý 2020 (từ ngày 29 tết đến hết ngày mùng 5 tết), lực lượng Cảnh sát giao thông trên cả nước đã xử lý gần 20.000 trường hợp vi phạm trật tự an toàn giao thông, phạt tiền hơn 19 tỷ đồng, riêng xử lý vi phạm nồng độ cồn, lực lượng chức năng kiểm tra gần 36.000 trường hợp, đã phát hiện xử lý 3.194 trường hợp.⁵

Tình hình mất an toàn giao thông do sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông đang diễn ra ở quy mô rộng rãi, lan tỏa khắp các quốc gia trên thế giới, cùng với đó việc ngăn chặn và xử lý các vấn đề này ngày càng gặp nhiều khó khăn hơn. Xuất phát từ thực trạng vi phạm pháp luật trong lĩnh vực an toàn giao thông, đòi hỏi phải nâng cao chất lượng hiệu quả công tác quản lý lĩnh vực này để đảm bảo chất lượng cuộc sống, an sinh xã hội. Một trong những vấn đề cần phải được chú trọng đó là các quy định của pháp luật điều chỉnh nhằm quản lý vấn đề an toàn giao thông.

2.1 Những thành tựu đạt được trong áp dụng pháp luật về quản lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông

Một là, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông tại Việt Nam tương đối toàn diện và phong phú, đã được luật hóa nhiều quy định quan trọng. Trong đó, Luật Phòng chống tác hại của rượu bia số 44/2019/QH14 ban hành ngày 14 tháng 06 năm 2019 là văn bản pháp lý cao nhất quy định nội dung quản lý, thực hiện quy trình bảo đảm về sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông. Cùng với các văn bản quy phạm pháp luật về quản lý sử dụng rượu, bia, nhiều văn bản luật, văn bản dưới luật có liên quan đến công tác quản lý sử dụng rượu, bia cũng đã được ban hành, điển hình như Luật Xử lý vi phạm hành chính số 15/2012/QH13 ban hành ngày 20 tháng 06 năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2014, 2017), Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật số 68/2006/QH11 ban hành ngày 29 tháng 06 năm 2006, Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa số 05/2007/QH12 ban hành ngày 21 tháng 11 năm 2007, Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ban hành ngày 14 tháng 06 năm 2005, Luật Quảng cáo số 16/2012/QH13

⁵ Phương Minh, 7 ngày nghỉ Tết nguyên đán Canh Tý 2020, tai nạn giao thông giảm, báo Tài nguyên và môi trường, ngày 30/01/2020. <https://baotainguyenmoitruong.vn/7-ngay-nghi-tet-nguyen-dan-canh-ty-2020-tai-nan-giao-thong-giam-298271.html>

ban hành ngày 21 tháng 06 năm 2012, Bộ luật Hình sự số 100/2015/QH13 ban hành ngày 27 tháng 11 năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017), Nghị định số 24/2020/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật Phòng chống tác hại rượu bia ban hành ngày 24 tháng 02 năm 2020, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt ban hành ngày 30 tháng 12 năm 2019,...Các văn bản nói trên đã tạo hành lang pháp lý cho công tác quản lý sử dụng rượu, bia, tạo điều kiện thuận lợi cho các cơ quan chức năng dễ dàng trong việc quản lý.

Hai là, pháp luật điều chỉnh về vấn đề quản lý sử dụng rượu, bia nói chung đã có một bước tiến vượt bậc trong việc phân công trách nhiệm cho từng bộ ngành đối với hoạt động quản lý sử dụng rượu, bia trên thị trường, cụ thể, chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về phòng, chống tác hại rượu, bia cùng với Bộ Y tế, Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công thương, Bộ Giáo dục và đào tạo, Bộ Lao động – Thương binh và Xã hội, Bộ Thông tin và Truyền thông, Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch và Ủy ban nhân dân các cấp sẽ phụ trách quản lý nhà nước theo phân công trách nhiệm có liên quan đến chuyên môn của cơ quan đó, nội dung phân công trách nhiệm đã được quy định một cách khá chi tiết trong Luật Phòng, chống tác hại rượu, bia 2019 và Nghị định số 24/2020/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật Phòng, chống tác hại rượu, bia ban hành ngày 24 tháng 02 năm 2020. Trên cơ sở phân công, phân cấp cho các lực lượng chức năng, ban ngành, tạo được sức mạnh tổng hợp trong công tác quản lý sử dụng rượu, bia, đặc biệt là quản lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông.

2.2 Những bất cập trong áp dụng pháp luật về quản lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông

Bên cạnh, những thành tựu đạt được thì việc quản lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông trên cơ sở quy định của pháp luật còn một số bất cập như là:

Một là, theo quy định tại Khoản 6 Điều 5 Luật Phòng, chống tác hại rượu, bia 2019 thì: “*Cấm hành vi điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn*”. Đây là điều luật mới nhằm sửa đổi quy định tại Khoản 8 Điều 8 Luật Giao thông đường bộ 2008 “*chỉ cấm hành vi điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí*

thở”. Mặc dù, điều luật mới này có tính nghiêm khắc và chặt chẽ hơn, trong việc sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông, nhưng nó cũng bộc lộ một số hạn chế, điển hình như tâm lý chung của người sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông, trước đây, người sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông chỉ cần uống không quá mức quy định thì sẽ không bị xử phạt vi phạm hành chính, nhưng hiện nay, dù uống ít hay uống nhiều, chỉ cần trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn thì đều bị xử phạt vi phạm theo quy định của Luật Phòng chống tác hại rượu, bia 2019. Điều này, tạo ra tâm lý của người sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông, là dù có uống nhiều cũng bị phạt mà uống ít cũng bị phạt nên họ sẽ không quan tâm đến hậu quả của việc có bị phạt hay không mà chỉ nghĩ tới việc sử dụng rượu, bia một cách thoải mái nhất có thể vì cuối cùng cũng bị phạt.

Thực tế đã chứng minh không riêng gì rượu bia mới có cồn ethanol mà các thực phẩm, đồ uống như hoa quả, đồ ăn hấp bia, đồ ăn hầm rượu, siro, nước ép trái cây... đều có ethylic. Vì vậy, không phải người điều khiển phương tiện giao thông cứ uống bia rượu là sẽ ảnh hưởng đến hành vi lái xe mà cần một mức độ nhất định mới có thể làm ảnh hưởng đến khả năng điều khiển xe của họ. Chính vì điều này nên có đến hơn 180 quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới họ không áp dụng cấm tuyệt đối mà họ vẫn quy định một ngưỡng cụ thể mà khi nồng độ cồn đo trong máu hoặc khí thở của tài xế vượt quá ngưỡng đó thì mới áp dụng chế tài xử phạt. Ngưỡng này ở Mỹ và Anh là 0.08% máu, ở Pháp là 2g/l máu đối với người mới cấp bằng dưới 3 năm và 8g/l máu đối với người được cấp bằng trên 3 năm, ở Singapore ngưỡng này là 0.35mg/l khí thở⁶. Như vậy nếu ăn các thực phẩm nói trên một cách thoải mái hoặc uống một chút rượu vang, một chút bia hoặc một lượng nhỏ rượu mạnh, vừa đủ để có lợi cho sức khỏe thì tài xế sẽ không bị phạt ở hơn 180 quốc gia và vùng lãnh thổ. Chỉ riêng Việt Nam và khoảng 36 quốc gia khác là áp dụng quy định xử phạt khi lái xe có nồng độ cồn trong máu (đồng nghĩa với việc cấm tuyệt đối sử dụng rượu, bia khi điều khiển phương tiện giao thông), điển hình hình như Đức, Úc, Brazil, Croatia, Hungary,

⁶ Thiên Bình, *Quy định nồng độ cồn và mức phạt tại các nước trên thế giới thế nào?*, VOV.VN, ngày 08/01/2020. <https://vov.vn/xa-hoi/quy-dinh-nong-do-con-va-muc-phat-tai-cac-nuoc-tren-the-gioi-the-nao-998447.vov>

Iran,...⁷ Đồng thời, việc người dân làm những điều pháp luật không cấm như ăn hoa quả, một số loại thực phẩm, hay uống siro... nhưng vẫn có nguy cơ bị phạt hoặc phải giải trình với lực lượng chức năng, đó chẳng khác nào là vi phạm quyền tự do của công dân, đi ngược lại với tinh thần của Hiến pháp 2013 về quyền con người, quyền công dân.

Chính vì thế, quy định này dù mới được thông qua và ban hành nhưng cũng chưa thật sự mang tính răn đe hiệu quả, thậm chí còn mang lại suy nghĩ tiêu cực cho người sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông.

Hai là, hiện nay mức xử phạt cao nhất với lỗi vi phạm nồng độ cồn theo Nghị định 100/2019/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt là 40 triệu đồng, giả sử thu nhập bình quân trên đầu người ở Việt Nam 2019 là 2800 USD tương đương với 65 triệu đồng thì mức phạt này tương đương với 61% thu nhập của cả năm. Cũng với hành vi sử dụng rượu, bia điều khiển phương tiện giao thông, nhưng tại Anh mức phạt tiền cao nhất rơi vào khoảng 5000 Bảng, ở Pháp vào khoảng 4500 Euro nếu vi phạm lần đầu, ở Singapore rơi vào cỡ 5000 đô la Singapore. Các quốc gia kể trên đều có thu nhập bình quân trên đầu người ở dạng hàng đầu thế giới, điển hình như ở Singapore thu nhập bình quân của họ là 100 ngàn USD/năm⁸. Vậy mức phạt cao nhất với lỗi nồng độ cồn chỉ chiếm chưa đến 5% thu nhập. Vậy nếu so về tỷ lệ % thu nhập thì mức phạt ở Việt Nam đang nặng gấp cả chục lần so với các quốc gia phát triển.

Mức phạt quá cao có thể khiến nhiều người bị ảnh hưởng nghiêm trọng về kinh tế, điều đó có thể gây ra những phản ứng tiêu cực đến cực đoan của những người bị phạt. Luật pháp khi đó trong suy nghĩ của người dân là một công cụ trừng phạt hà khắc chứ không còn đúng nghĩa là pháp luật để nâng cao ý thức người dân như ban đầu. Vì vậy, về mức

⁷ World Health Organization, Legal BAC limits by country, Global Health Observatory data repository, ngày 26/10/2018.

http://apps.who.int/gho/data/view.main.54600?fbclid=IwAR2w7XKUtn_f5L0XZCXyF8Sp4iMF-2_jr3qA2xqgrUcHUEgGAjvzA3ArOzg

⁸ L.Vũ, *Hình phạt nghiêm khắc dành cho lái xe vi phạm nồng độ cồn tại các quốc gia trên thế giới*, Thoidaiviet.vn, ngày 07/01/2020. <http://thoidaiviet.vn/hinh-phat-cho-viec-lai-xe-sau-khi-uong-ruou-bia-tai-cac-quoc-gia-tren-the-gioi-d211064.html>

phạt hiện nay theo quy định của Nghị định 100/2019 cũng chưa thật sự phù hợp đối với mức thu nhập bình quân của người dân Việt Nam hiện nay.

Ba là, mức đánh thuế các sản phẩm rượu, bia tại Việt Nam còn quá thấp so với các nước trên thế giới, chỉ chiếm khoảng 30% giá bán lẻ, trong khi nhiều quốc gia khác, thuế dao động từ 40% đến 85% giá bán lẻ, thuế đối với rượu, bia tại Việt Nam chỉ bằng 1/2 thuế đối với rượu, bia ở Úc, New Zealand và Thái Lan⁹, thậm chí tại Hồng Kông, mức thuế đối với rượu trên 30 độ cồn là 100%, ở Singapore, ngoài việc phải chịu 7% thuế hàng hóa và dịch vụ (thuế GST) thì các loại rượu đều phải chịu thuế tiêu thụ đặc biệt với mức 88 USD (khoảng 1,5 triệu VND) cho 1 lít rượu hay ở Malaysia, ngoài việc phải chịu 15% thuế bình ổn giá trị (ad valorem tax), mỗi lít bia phải chịu mức thuế là 7,4 RM (khoảng 42.000 VND)¹⁰. Qua đó, có thể thấy, do đánh thuế rượu, bia quá thấp đã làm cho giá rượu, bia ở Việt Nam rất phải chăng, dẫn tới việc người dân sử dụng một cách tùy tiện, không hợp lý. Gây ra những hệ lụy nghiêm trọng đối với xã hội, mà điển hình là uống rượu, bia và bất chấp điều khiển phương tiện tham gia giao thông.

3. MỘT SỐ KIẾN NGHỊ HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ QUẢN LÝ SỬ DỤNG RƯỢU, BIA KHI THAM GIA GIAO THÔNG

Thứ nhất, công tác rà soát pháp luật có ý nghĩa hết sức quan trọng để đưa ra những kiến nghị nhằm khắc phục những khó khăn, bất cập, vướng mắc trong việc thực thi. Việc rà soát pháp luật về quản lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông cần thực hiện một cách chặt chẽ và sửa đổi, bổ sung những quy định còn mang tính bất cập, thiếu sót. Nghiên cứu, học hỏi áp dụng các biện pháp quản lý, xử lý tích cực từ các quốc gia khác, điển hình như biện pháp xử phạt người ngồi sau người sử dụng rượu, bia điều khiển phương tiện tham gia giao thông ở Hà Lan, hoặc biện pháp thu hồi giấy phép 1 tháng, muốn xin cấp lại phải vượt qua bài đánh giá tâm lý y tế (MPU) và phải chứng minh với tòa rằng mình

⁹ Lê Nga, *WHO: Thuế rượu bia ở Việt Nam quá thấp*, VN Express, ngày 24/05/2019. <https://vnexpress.net/suc-khoe/who-thue-ruou-bia-o-viet-nam-qua-thap-3928221.html>

¹⁰ Gia Hân, *Các nước phát triển dùng rượu bia giải tỏa căng thẳng, nhưng vẫn hạn chế ngặt nghèo ra sao?*, Soha.vn, ngày 29/05/2019. <https://soha.vn/cac-nuoc-phat-trien-dung-ruou-bia-giai-toa-cang-thang-nhung-vi-sao-van-han-che-ngat-ngheo-20190529100412747.htm>

đã tỉnh táo trong 12 tháng qua (đối với người bị tước bằng 1 năm), tiền phạt cũng được nhân đôi, nhân ba tương ứng với số lần vi phạm ở Đức,...

Đặc biệt, đối với quy định tại Khoản 6 Điều 5 Luật Phòng chống tác hại rượu, bia 2019 “Cấm hành vi điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”, lần đầu vi phạm thì xử phạt vi phạm hành chính theo quy định tại Nghị định 100/2019/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, nếu tái phạm có thể tính tới việc truy cứu trách nhiệm hình sự như ở Canada, Mỹ hoặc Nhật Bản,... vì nếu vi phạm về hành vi này sẽ gây ảnh hưởng cực lớn ở một phạm vi rộng đối với vấn đề quản lý sử dụng rượu bia khi tham gia giao thông, mà cụ thể là ảnh hưởng trực tiếp tới sức khỏe và tính mạng của người dân. Từ đó, làm cơ sở để bắt buộc các cá nhân, tổ chức, doanh nghiệp, hộ kinh doanh gia đình phải thực hiện nghiêm chỉnh các vấn đề liên quan tới việc kinh doanh và sử dụng rượu bia khi tham gia giao thông. Tuy nhiên, cần nghiên cứu và xem xét lại việc nên áp dụng lại một mức nồng độ trong phạm vi cho phép người điều khiển phương tiện giao thông vẫn được phép sử dụng rượu, bia, mà cụ thể là nên áp dụng lại quy định trước đây tại Khoản 8 Điều 8 Luật Giao thông đường bộ 2008 “chỉ cấm hành vi điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở”. Bởi lẽ, chúng ta cần đặt ra một mức cho phép, để người dân ý thức được việc làm của bản thân, vì pháp luật cơ bản là một công cụ giúp nâng cao ý thức của người dân chứ không phải dùng để trừng phạt hà khắc.

Thứ hai, hiện tại mức phạt tiền theo Nghị định 100/2019 là quá cao so với thu nhập bình quân của người dân, cần phải xem xét điều chỉnh mức phạt một cách hợp lý hơn, so sánh giữa Nghị định 46/2016 và Nghị định 100/2019 có thể nhận thấy rất rõ, các mức phạt liên quan đến vi phạm nồng độ cồn đều được tăng gấp đôi, thậm chí gấp 3-4 lần mức phạt cũ theo Nghị định 46/2016, điển hình là “hành vi điều khiển xe trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn nhưng chưa vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc chưa vượt quá 0,25 miligam/1 lít khí thở”, trước đây theo Nghị định 46/2016 thì mức phạt chỉ dao động từ 2.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng, tuy nhiên theo mức phạt mới tại Nghị định 100/2019 thì mức phạt đối với lỗi này dao động từ 6.000.000 đồng đến 8.000.000

đồng. Việc tăng mức phạt tiền này là chưa thật sự phù hợp, quá nặng đối với người vi phạm, đặc biệt là trường hợp vi phạm lần đầu. Vì vậy, theo quan điểm tác giả, việc áp dụng mức phạt cũ tại Nghị định 46/2016 sẽ hợp lý hơn so với Nghị định 100/2019.

Thứ ba, khác với xăng dầu, việc tăng thuế đối với rượu bia nhận được sự đồng tình cao của dư luận vì thời gian qua việc sử dụng quá mức rượu bia đã gây ra nhiều hệ lụy trong xã hội, do vậy cần thiết phải tăng thuế để hạn chế. Một quốc gia đang phát triển mà một năm chỉ tới hàng tỉ USD để tiêu thụ đến hơn 4 tỉ lít bia là quá mức. Mặt khác, việc lạm dụng rượu bia đã xảy ra quá nhiều hệ lụy đối với xã hội. Điển hình là tai nạn giao thông, rất nhiều vụ tai nạn giao thông có dính dáng đến ma men, nhiều vụ việc gây mất an ninh trật tự xã hội cũng có liên quan đến rượu bia. Nhưng bên cạnh đó, vì bia rượu là mặt hàng không thể cấm sử dụng, nên cần có biện pháp hạn chế bằng cách tăng thuế, mà cụ thể là tăng thuế tiêu thụ đặc biệt để nâng giá bán.

Đồng thời, còn giúp tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước, cụ thể, theo Cục Thuế TP.HCM, Công ty TNHH nhà máy bia Heineken VN nộp thuế tiêu thụ đặc biệt với mặt hàng bia sản xuất trong nước năm 2018 lên đến hơn 8.994 tỉ đồng. Với mặt hàng bia nhập khẩu bán ra trong nước, số nộp thuế tiêu thụ đặc biệt của Heineken là hơn 61,3 tỉ đồng hay với Tổng công ty cổ phần Bia rượu nước giải khát Sài Gòn (Sabeco), số thuế tiêu thụ đặc biệt mà đơn vị này góp vào ngân sách với mặt hàng bia sản xuất trong nước cũng ở mức khá cao, đó là 2.810 tỉ đồng. Do vậy nếu tăng thuế tiêu thụ đặc biệt, số góp thêm vào ngân sách sẽ không nhỏ, nhất là khi sản lượng tiêu thụ bia tại TP.HCM rất lớn¹¹.

Từ đó, có thể nhận thấy rằng, đây là một trong những biện pháp rất hữu hiệu để hạn chế sử dụng rượu, bia nói chung, và sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông nói riêng, góp phần đảm bảo tốt cho công tác quản lý, xử lý sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông, cũng như tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước./

TÀI LIỆU THAM KHẢO

¹¹ A.Hồng, *Tăng thuế rượu bia, ngân sách sẽ tăng thu đáng kể*, Tuoitre.vn, ngày 06/04/2019. <https://tuoitre.vn/tang-thue-ruou-bia-ngan-sach-se-tang-thu-dang-ke-20190406083505273.htm>

1. Hiến pháp năm 2013 của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.
2. Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 ban hành ngày 13 tháng 11 năm 2008.
3. Luật Phòng, chống tác hại rượu, bia số 44/2019/QH14 ban hành ngày 14 tháng 06 năm 2019.
4. Nghị định số 46/2016/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt ban hành ngày 26 tháng 05 năm 2016.
5. Nghị định số 100/2019/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt ban hành ngày 30 tháng 12 năm 2019.
6. Nghị định số 24/2020/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật Phòng chống tác hại rượu bia ban hành ngày 24 tháng 02 năm 2020.
7. A.Hồng, *Tăng thuế rượu bia, ngân sách sẽ tăng thu đáng kể*, Tuoitre.vn, ngày 06/04/2019. <https://tuoitre.vn/tang-thue-ruou-bia-ngan-sach-se-tang-thu-dang-ke-20190406083505273.htm>
8. Đặng Nhung, *Sử dụng rượu, bia khi tham gia giao thông - Hậu quả khôn lường*, báo Quảng Ninh, ngày 20/06/2019. <http://www.baoquangninh.com.vn/xa-hoi/201906/su-dung-ruou-bia-khi-tham-gia-giao-thong-hau-qua-khon-luong-2444922/>
9. Gia Hân, *Các nước phát triển dùng rượu bia giải tỏa căng thẳng, nhưng vẫn hạn chế ngặt nghèo ra sao?*, Soha.vn, ngày 29/05/2019. <https://soha.vn/cac-nuoc-phat-trien-dung-ruou-bia-giai-toa-cang-thang-nhung-vi-sao-van-han-che-ngat-ngheo-20190529100412747.htm>
10. Lê Nga, *WHO: Thuế rượu bia ở Việt Nam quá thấp*, VN Express, ngày 24/05/2019. <https://vnexpress.net/suc-khoe/who-thue-ruou-bia-o-viet-nam-qua-thap-3928221.html>
11. L.Vũ, *Hình phạt nghiêm khắc dành cho lái xe vi phạm nồng độ cồn tại các quốc gia trên thế giới*, Thoidaiphplus.vn, ngày 07/01/2020. <http://thoidaiphplus.vn/hinh-phat-cho-viec-lai-xe-sau-khi-uong-ruou-bia-tai-cac-quoc-gia-tren-the-gioi-d211064.html>
12. *Những nước xử phạt người uống rượu, bia lái xe nghiêm khắc nhất*, Báo Giao thông, ngày 06/01/2020. <http://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/64226/nhung-nuoc-xu-phat-nguoi-uong-ruou--bia-lai-xe-nghiem-khac-nhat.aspx#>

13. Phương Minh, *7 ngày nghỉ Tết nguyên đán Canh Tý 2020, tai nạn giao thông giảm, báo Tài nguyên và môi trường*, ngày 30/01/2020. <https://baotainguyenmoitruong.vn/7-ngay-nghi-tet-nguyen-dan-canh-ty-2020-tai-nan-giao-thong-giam-298271.html>
14. Sơn Hà, *Những quốc gia phạt lái xe uống rượu bia hà khắc nhất thế giới*, News. zing.vn, ngày 19/12/2018. <https://news.zing.vn/nhung-quoc-gia-phat-lai-xe-uong-ruou-bia-ha-khak-nhat-the-gioi-post901449.html>
15. Thiên Bình, *Quy định nồng độ cồn và mức phạt tại các nước trên thế giới thế nào?*, VOV.VN, ngày 08/01/2020. <https://vov.vn/xa-hoi/quy-dinh-nong-do-con-va-muc-phat-tai-cac-nuoc-tren-the-gioi-the-nao-998447.vov>
16. Thiên Nhi, *Mỹ kết án chung thân, Hà Lan phạt cả người ngồi sau tài xế uống rượu*, News.zing.vn, ngày 04/01/2020. <https://news.zing.vn/my-ket-an-chung-than-ha-lan-phat-ca-nguoi-ngoi-sau-tai-xe-uong-ruou-post1032244.html>
17. World Health Organization, Legal BAC limits by country, Global Health Observatory data repository, ngày 26/10/2018.
http://apps.who.int/gho/data/view.main.54600?fbclid=IwAR2w7XKUtN_f5L0XZCXyF8Sp4iMF-2_jr3qA2xqgrUcHUEgGAjvzA3ArOzg