

**VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI**

NGUYỄN TRẦN QUỐC VƯƠNG

**NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUI ĐỊNH
VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH TIỀN GIANG**

LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2017

**VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI**

NGUYỄN TRẦN QUỐC VƯƠNG

**NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUI ĐỊNH
VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH TIỀN GIANG**

**Chuyên ngành : Tội phạm học và phòng ngừa tội phạm
Mã số : 60.38.01.05**

LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

**NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC
TS. ĐỖ ĐỨC HỒNG HÀ**

HÀ NỘI - 2017

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các số liệu ghi trong luận văn là trung thực. Những kết luận khoa học của luận văn chưa được công bố trong bất kỳ công trình nào khác. Các số liệu và trích dẫn trong luận văn bảo đảm tính chính xác và trung thực.

TÁC GIẢ LUẬN VĂN

Nguyễn Trân Quốc Vương

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
Chương 1. MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUI ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	6
1.1. Khái niệm và ý nghĩa của việc nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ	6
1.2. Phân loại nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.....	10
1.3. Cơ chế tác động của các nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.....	14
1.4. Mối quan hệ giữa nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ với tình hình tội phạm, nhân thân người phạm tội và phòng ngừa tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.....	16
Chương 2. THỰC TRẠNG NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUI ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH TIỀN GIANG TỪ NĂM 2011 ĐẾN NĂM 2015	20
2.1. Thực trạng nhận thức và làm sáng tỏ nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.....	20
2.2. Thực trạng nguyên nhân và điều kiện khách quan của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.....	35
2.3. Thực trạng nguyên nhân và điều kiện chủ quan của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.....	41
Chương 3. CÁC GIẢI PHÁP KHẮC PHỤC NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUI ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH TIỀN GIANG	47
3.1. Dự báo tình hình, nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.....	47
3.2. Giải pháp khắc phục nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.....	54
KẾT LUẬN	71
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	73
PHỤ LỤC	

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

ATGT:	An toàn giao thông
BLHS:	Bộ luật hình sự
CAND:	Công an nhân dân
CQCSĐT:	Cơ quan Cảnh sát điều tra
CSGT:	Cảnh sát giao thông
CSND:	Cảnh sát nhân dân
GPLX:	Giấy phép lái xe
GS:	Giáo sư
GTĐB:	Giao thông đường bộ
GTVT:	Giao thông vận tải
Nxb:	Nhà xuất bản
PGS:	Phó giáo sư
PTGT:	Phương tiện giao thông
TAND:	Tòa án nhân dân
TGGTĐB:	Tham gia giao thông đường bộ
TNGT:	Tai nạn giao thông
TS:	Tiến sĩ
TTATGT:	Trật tự an toàn giao thông
TTKS:	Tuần tra, kiểm soát
VKSND:	Viện kiểm sát nhân dân
VPQĐ:	Vi phạm qui định

DANH MỤC CÁC BẢNG BIỂU

Bảng 2.1: Mức độ tổng quan của tình hình tội phạm và tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015).

Bảng 2.2: Cơ số tội phạm và cơ số tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015).

Bảng 2.3: Số vụ vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ đã được xét xử trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015).

Bảng 2.4: Diễn biến tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang giai đoạn 2011-2015 (so sánh định gốc).

Bảng 2.5: Cơ cấu về mức độ của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015) phân theo số dân của 11 đơn vị hành chính cấp huyện.

Bảng 2.6: Cơ cấu về mức độ của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015) phân theo diện tích 11 đơn vị hành chính cấp huyện.

Bảng 2.7: Cấp độ nguy hiểm của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015) xét theo dân số và diện tích của các đơn vị hành chính cấp huyện.

Bảng 2.8: Cơ cấu xét theo thời gian phạm tội.

Bảng 2.9: Các hành vi khách quan của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ do 307 bị cáo thực hiện từ năm 2011 đến năm 2015 tại tỉnh Tiền Giang.

Bảng 2.10: Các phương tiện giao thông do 307 bị cáo bị xét xử về tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ đã điều khiển, từ năm 2011 đến 2015 trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

Bảng 2.11: Cơ cấu xét theo chế tài đã áp dụng.

Bảng 2.12: Cơ cấu xét theo độ tuổi của bị cáo.

Bảng 2.13: Phân tích giới tính, quốc tịch và dân tộc của 307 bị cáo phạm tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ đã bị xét xử từ năm 2011 đến năm 2015 tại tỉnh Tiền Giang.

Bảng 2.14: Cơ cấu theo trình độ văn hóa của bị cáo.

Bảng 2.15: Cơ cấu xét theo nghề nghiệp của bị cáo.

Bảng 2.16: Người bị hại và quan hệ giữa nạn nhân với người thực hiện tội phạm.

Bảng 2.17: Các hành vi vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ do người bị hại thực hiện.

Bảng 2.18: Cơ cấu xét theo đặc điểm tiền sự.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Giao thông là một hoạt động mang tính xã hội cao vì nó gắn liền với cuộc sống con người, thông qua kết cấu hạ tầng giao thông vận tải và trật tự an toàn giao thông. Giao thông nói chung và giao thông đường bộ nói riêng đóng một vị trí quan trọng trong sự phát triển của nền kinh tế quốc dân, bảo đảm an ninh quốc phòng của mỗi quốc gia. Khi giao thông phát triển và tình hình trật tự an toàn giao thông được đảm bảo thì sẽ có tác dụng mạnh mẽ, là tiền đề thúc đẩy xã hội phát triển; Ngược lại, nếu nó lạc hậu thì sẽ kìm hãm sự phát triển của xã hội. Nhận thấy tầm quan trọng của giao thông đường bộ đối với sự phát triển kinh tế - xã hội nên Đảng, Nhà nước, các cơ quan ban ngành, đoàn thể và toàn xã hội đã quan tâm và đưa ra nhiều chính sách, giải pháp để phát triển giao thông đường bộ. Tuy nhiên, bên cạnh những hiệu quả to lớn mà lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ đã mang lại thì những vấn đề đang tồn tại song song và hết sức cấp bách đó chính là tai nạn giao thông, tội phạm về trật tự an toàn giao thông đã trở thành một nỗi lo, một vấn nạn của quốc gia. Tình hình VPQĐ về TGGTĐB xảy ra ngày càng nhiều, năm sau cao hơn năm trước. Bên cạnh đó, một số vấn đề khác có liên quan đến tình hình vi phạm trên như về đặc điểm tâm lý, độ tuổi, giới tính, dân tộc, tôn giáo của người điều khiển phương tiện giao thông và các văn bản áp dụng pháp luật chưa được cụ thể, rõ ràng và đầy đủ đã dẫn đến còn nhiều bất cập trong việc đề ra các giải pháp phòng ngừa tệ nạn này trong thời gian qua.

Trên thực tế những năm qua, Đảng bộ tỉnh Tiền Giang và các Sở, Ban, Ngành đã nghiêm túc xây dựng các giải pháp quản lý, ngăn chặn, phòng ngừa môi trường giao thông hiện nay để ngăn chặn hoặc làm giảm thiểu tình hình tai nạn giao thông một cách đồng bộ, quyết liệt. Tuy nhiên, việc phối hợp thực hiện các biện pháp, giải pháp phòng ngừa tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB giữa các

cơ quan chức năng chưa phát huy hiệu quả, tình trạng vi phạm về lĩnh vực giao thông đường bộ vẫn tiếp tục diễn ra, ngày càng nghiêm trọng hơn.

Do đó, để nhận thức đúng và đầy đủ về tình hình TNGT và tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang và muốn công tác đấu tranh, ngăn chặn, phòng ngừa tội phạm này có hiệu quả chúng ta phải đúc kết từ lý luận, từ tổng kết kinh nghiệm thực tiễn của công tác đấu tranh, phòng ngừa tội phạm này, làm rõ những nguyên nhân và điều kiện dẫn đến hành vi VPQĐ về TGGTĐB để có những biện pháp loại trừ hoặc hạn chế những nguyên nhân, điều kiện đó để việc phòng ngừa tội này có hiệu quả trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

Chính vì vậy, tác giả quyết định chọn đề tài: ***“Nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang”*** để nghiên cứu làm luận văn thạc sĩ Luật học.

2. Tình hình nghiên cứu đề tài

Trước tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB diễn biến phức tạp trên phạm vi cả nước, cùng với việc tiến hành nhiều biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn hành vi này, cho nên trong thời gian qua, trong giới nghiên cứu pháp luật Việt Nam đã có một số công trình nghiên cứu của các nhà khoa học, các cơ sở đào tạo và các ngành có liên quan về vấn đề đấu tranh, phòng ngừa TNGT và tội vi phạm qui định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Loại tội này được đề cập và phân tích trong một số bài viết, tạp chí chuyên ngành luật như: *“Tình hình vi phạm qui định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở một số tỉnh đồng bằng sông Cửu Long và giải pháp phòng chống”* của Tiến sĩ Phạm Văn Beo đăng trên Tạp chí khoa học 2011; Luận văn thạc sĩ *“Tội vi phạm qui định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang: Tình hình nguyên nhân và giải pháp phòng ngừa”* của tác giả Huỳnh Thanh Hiệp năm 2013; Luận văn thạc sĩ *“Tội vi phạm qui định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Long An: Tình hình nguyên nhân và giải pháp phòng ngừa”* của tác giả Trần Văn Thành năm 2014.

Nhìn chung, các đề tài trên chỉ tập trung nghiên cứu về nguyên nhân và điều kiện cũng như giải pháp phòng ngừa đối với tội vi phạm qui định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nói riêng. Chính vì thế trong thời gian tới để giảm thiểu tai nạn giao thông trên địa bàn tỉnh Tiền Giang được tốt hơn, nhằm hạn chế đến mức thấp nhất những thiệt hại do TNGT gây ra, vấn đề cần đặt ra là phải nghiên cứu một cách rộng hơn, sâu hơn đối với hành vi tham gia giao thông đường bộ nói chung một cách có hệ thống, toàn diện, sâu sắc và các giải pháp khả thi hơn để phòng ngừa có hiệu quả đối với hành vi này. Đồng thời cũng nhằm đáp ứng qui định tại Điều 260 Bộ luật Hình sự 2015 sẽ có hiệu lực trong thời gian tới thì việc nghiên cứu đề tài này là rất cần thiết.

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

3.1. Mục đích nghiên cứu

Luận văn nghiên cứu về mặt lý luận, đánh giá một cách khái quát khoa học về nguyên nhân và điều kiện làm phát sinh loại tội phạm này, từ đó đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả trong công tác phòng ngừa tai nạn giao thông và tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang trong thời gian tới.

3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Để đạt được mục đích nghiên cứu trên, đề tài cần tập trung giải quyết những nhiệm vụ cụ thể sau:

- Phân tích các nguyên nhân và điều kiện của tội VPQĐ về TGGTĐB.
- Phân tích mối quan hệ giữa nguyên nhân và điều kiện của tội VPQĐ về TGGTĐB với tình hình tội phạm, với nhân thân người phạm tội, phòng ngừa tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB.
- Đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác phòng ngừa VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang nói riêng và cả nước nói chung.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

4.1. Đối tượng nghiên cứu

Luận văn tập trung nghiên cứu những vấn đề lý luận và thực tiễn công tác phòng, ngừa tội VPQĐ về TGGTĐB theo Bộ luật Hình sự của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và thực trạng từ địa bàn tỉnh Tiền Giang để làm sáng tỏ các vấn đề thuộc nội dung luận văn.

4.2. Phạm vi nghiên cứu

Tác giả tập trung nghiên cứu “*Nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang*” dưới góc độ tội phạm học, từ năm 2011 đến năm 2015.

Trên cơ sở đó, tác giả đề xuất các giải pháp giải quyết nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm, dự báo và phòng ngừa đối với tội “Vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ” trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu

5.1. Phương pháp luận

Trong quá trình thực hiện luận văn, tác giả dựa vào chủ nghĩa duy vật biện chứng và chủ nghĩa duy vật lịch sử, các quan điểm của Chủ nghĩa Mác - Lênin, lấy tư tưởng Hồ Chí Minh làm kim chỉ nam, các tư tưởng của Đảng được thể hiện trong các Nghị quyết, Chỉ thị và pháp luật của Nhà nước về công tác đấu tranh, phòng ngừa tội phạm; Để thực hiện việc nghiên cứu của mình, tức làm rõ tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB, xác định nguyên nhân, điều kiện của hiện tượng đó và cuối cùng là thiết lập các biện pháp, giải pháp phòng ngừa loại tội phạm phổ biến này.

5.2. Phương pháp nghiên cứu

Trong quá trình nghiên cứu luận văn sử dụng các phương pháp của triết học duy vật biện chứng và duy vật lịch sử, trong đó chú trọng sử dụng các phương pháp thống kê hình sự; phương pháp phân tích, phương pháp so sánh, tổng hợp dựa trên các báo cáo; phương pháp thống kê từ khảo sát thực tiễn; phương pháp tọa đàm, lấy ý kiến chuyên gia; phương pháp mô tả, tổng hợp, diễn

dịch, quy nạp và phương pháp nghiên cứu dưới góc độ của ngành, liên ngành, đa ngành.

6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn của luận văn

6.1. Ý nghĩa lý luận

Kết quả nghiên cứu của luận văn góp phần củng cố lý luận và thực tiễn đấu tranh, phòng ngừa tội phạm nói chung và tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang nói riêng. Ngoài ra, luận văn có thể dùng làm tài liệu tham khảo cho sinh viên các trường cao đẳng, đại học, học viên cao học, nghiên cứu sinh và các nhà nghiên cứu tội phạm học trong quá trình nghiên cứu một cách có hệ thống, toàn diện, sâu sắc để phòng ngừa có hiệu quả tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

6.2. Ý nghĩa thực tiễn

Kết quả nghiên cứu của luận văn có thể được dùng làm tài liệu tham khảo trong việc đánh giá thực trạng, tình hình, phân tích các nguyên nhân, điều kiện của tội phạm; Đề ra các giải pháp nâng cao công tác phòng ngừa tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

7. Cơ cấu của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và phụ lục, luận văn được cấu trúc thành 3 chương, cụ thể như sau:

Chương 1: Một số vấn đề lý luận về nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

Chương 2: Thực trạng nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015.

Chương 3: Các giải pháp khắc phục nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

Chương 1

MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUI ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Khái niệm và ý nghĩa của việc nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

1.1.1. Khái niệm nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Trong nghiên cứu tội phạm học, việc nghiên cứu các hiện tượng chống đối xã hội, trong đó có các loại hành vi phạm tội khác nhau, suy cho cùng nhằm mục đích thực tiễn là soạn thảo và sau đó là thực hiện các biện pháp được lập luận về mặt khoa học có khả năng tạo điều kiện cho việc đấu tranh có kết quả với các hiện tượng xã hội tiêu cực, làm giảm bớt, hạn chế tính phổ biến của chúng và cuối cùng từng bước khắc phục các hiện tượng xã hội tiêu cực này [22, tr. 136]. Muốn ngăn chặn, loại trừ tội phạm xảy ra thì trước hết phải làm sáng tỏ được vì đâu tội phạm phát sinh, tồn tại, vận động trong đời sống xã hội. Với ý nghĩa như vậy, các nhà tội phạm học hết sức quan tâm nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm. Để có thể chỉ ra được những yếu tố đóng vai trò là nguyên nhân và điều kiện làm phát sinh tội phạm nói chung, tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng, trước hết phải làm sáng tỏ về mặt lý luận các khái niệm “nguyên nhân”, “điều kiện”.

Thuật ngữ “nguyên nhân” được định nghĩa tương đối thống nhất trong các từ điển tiếng Việt hiện nay. Trong Đại từ điển tiếng Việt, “nguyên nhân” được định nghĩa là: “Điều gây ra một kết quả hoặc làm xảy ra một việc, một hiện tượng” [47, tr.1217]; Trong từ điển tiếng Việt, “nguyên nhân” được hiểu: “Hiện tượng làm nảy sinh ra hiện tượng khác trong quan hệ với hiện tượng khác đó” [42, tr.671].

Theo phép biện chứng duy vật của chủ nghĩa Mác - Lênin, “nguyên nhân” là phạm trù chỉ sự tác động lẫn nhau giữa các mặt trong một sự vật hoặc giữa các sự vật với nhau, gây ra một biến đổi nhất định nào đó [13, tr. 105]. Về bản chất, nguyên nhân không phải là hiện tượng, sự vật nào đó, mà nguyên nhân chỉ có thể là sự tác động qua lại. Không có sự tác động qua lại thì không có nguyên nhân. Để nguyên nhân sinh ra kết quả nhất định nào đó như tình hình tội phạm chẳng hạn thì quá trình tương tác phải diễn ra trong những điều kiện nhất định.

“Điều kiện” là những yếu tố đóng vai trò xúc tác, tuy không sản sinh ra kết quả [14, tr.321]. Song nó tạo thuận lợi, hỗ trợ, thúc đẩy sự tương tác sinh ra kết quả. Về bản chất, điều kiện là những sự kiện, hiện tượng, tình huống, hoàn cảnh nhất định. Trong từ điển tiếng Việt, điều kiện được hiểu là: “Cái cần phải có để cho một cái khác có thể có hoặc có thể xảy ra” [42, tr.321].

Khi nghiên cứu về nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm, có thể tiếp cận ở một số khái niệm. Chẳng hạn như “Nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm là toàn bộ những hiện tượng, quá trình xã hội làm phát sinh tình hình tội phạm” [22, tr.135]. Theo GS.TS Võ Khánh Vinh: “Nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm được hiểu là hệ thống các hiện tượng xã hội tiêu cực trong hình thái kinh tế - xã hội tương ứng quyết định sự ra đời của tình hình tội phạm” [46, tr.87].

Từ đó, có thể đưa ra nhận định rằng: Nguyên nhân là những gì làm phát sinh ra tội phạm. Điều kiện là những gì tuy không làm phát sinh ra tội phạm nhưng nó làm hỗ trợ để nguyên nhân dễ làm phát sinh ra tội phạm.

Theo quan điểm chung của Tội phạm học, nguyên nhân và điều kiện của THPT là tổng hợp những hiện tượng tiêu cực và quá trình xã hội mang tính tiêu cực trong lĩnh vực chính trị, kinh tế, văn hóa tư tưởng, tâm lý xã hội của chế độ xã hội làm phát sinh tình hình tội phạm tại một địa bàn và trong khoảng thời gian nhất định [22, tr. 135].

Nguyên nhân của THTP là sự tác động qua lại giữa các yếu tố tiêu cực của môi trường sống bên ngoài với các yếu tố tâm - sinh lý tiêu cực bên trong cá nhân con người cùng với yếu tố tình huống nhất thời thuận lợi đã dẫn đến việc thực hiện một hành vi (hành động và không hành động) mà Bộ luật Hình sự qui định là tội phạm [44, tr. 87]. Nói cách khác, nguyên nhân của THTP là những yếu tố tác động trực tiếp làm phát sinh THTP trong phạm vi nhất định, còn điều kiện của THTP là những hiện tượng xã hội thúc đẩy, tạo điều kiện để THTP phát triển. Về mặt lý thuyết, đây là hai phạm trù khác nhau, giữ vai trò khác nhau trong việc sinh ra kết quả là THTP nhưng trong một số trường hợp rất khó phân biệt đâu là nguyên nhân, đâu là điều kiện của THTP và có khi chúng chuyển hóa lẫn nhau [22, tr. 138]. Tuy nhiên, thực tế đấu tranh và phòng ngừa tội phạm lại luôn đòi hỏi phải loại trừ cả hai, tức phải loại trừ cả những gì thuộc về nguyên nhân và loại trừ cả những gì thuộc về điều kiện phát sinh tội phạm.

Khi nghiên cứu một hành vi, một hiện tượng nào đó có thể trở thành nguyên nhân hay không, cần có những điều kiện sau: Thứ nhất, hành vi, hiện tượng đó phải xảy ra trước hậu quả về thời gian. Thứ hai, nguyên nhân phải chứa đựng khả năng gây ra hậu quả. Thứ ba, hậu quả xảy ra là hiện thực hóa khả năng của hành vi.

Tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ được qui định tại Điều 260 Bộ luật Hình sự năm 2015. Tội này đã xâm phạm vào khách thể là sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và sự an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác được pháp luật hình sự bảo vệ. Xét theo mối liên hệ nhân - quả, thì “quả” ở đây chỉ có thể là tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB, còn “nhân” (nguyên nhân) của nó không thể là một hiện tượng, một yếu tố nào, mà nhân chỉ có thể là sự tác động qua lại của nhiều hiện tượng, nhiều yếu tố.

Như vậy, có thể hiểu *nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ là sự tác động qua lại giữa các yếu tố tiêu cực của môi trường sống bên ngoài với các yếu tố tâm - sinh lý tiêu cực bên trong cá*

nhân con người mà trong những tình huống, hoàn cảnh nhất định đã dẫn đến việc thực hiện một hành vi nguy hiểm cho xã hội mà Bộ luật Hình sự qui định là tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

Giữa nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB có những phạm vi ảnh hưởng khác nhau. Trong thực tế, việc phân định rõ đâu là nguyên nhân, đâu là điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB là việc hết sức khó khăn, phức tạp. Điều kiện dẫn đến tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB cũng là các hiện tượng xã hội tiêu cực, nhưng khác với nguyên nhân ở chỗ nó không làm phát sinh ra tội phạm mà nó chỉ tạo ra các hoàn cảnh thuận lợi cho sự hình thành, tồn tại và phát triển của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

1.1.2. Ý nghĩa của việc nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Việc nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tội VPQĐ về TGGTĐB mang lại ý nghĩa cả về lý luận và thực tiễn.

1.1.2.1. Ý nghĩa lý luận

Thứ nhất, việc nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB góp phần hoàn thiện hệ thống lý luận của chính nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm. Bằng việc nghiên cứu tổng quát về nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB nói chung và nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang nói riêng góp phần làm rõ thực trạng, cơ cấu, diễn biến của tình hình tội phạm VPQĐ về TGGTĐB và dự đoán xu hướng của nó trong thời gian tới.

Thứ hai, nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB còn góp phần cung cấp những thông tin hữu ích cho các ngành khoa học pháp lý khác sử dụng làm tài liệu để tiếp tục đi sâu nghiên cứu, xem xét đối tượng của mình, đồng thời là cơ sở áp dụng các phương pháp, biện pháp trong thực tế phòng, chống tội phạm.

Thứ ba, nghiên cứu làm rõ nguyên nhân, điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB còn nhằm làm rõ, phát hiện các sơ hở thiếu sót trên các lĩnh vực với Nhà nước là chủ thể quản lý để kịp thời khắc phục bổ sung, chỉnh lý nhằm ngăn chặn tội phạm VPQĐ về TGGTĐB và đưa ra các giải pháp phòng ngừa tội phạm một cách hiệu quả nhất.

1.1.2.2. Ý nghĩa thực tiễn

Thứ nhất, trên cơ sở nghiên cứu làm rõ nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB để các chủ thể trong hoạt động phòng ngừa tội phạm tiến hành soạn thảo, đề xuất các phương pháp, giải pháp nhằm tác động để ngăn chặn và loại trừ các nguyên nhân, điều kiện của tội phạm vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

Thứ hai, nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB còn góp phần cung cấp những thông tin hữu ích cho khoa học quản lý, giáo dục người phạm tội và những phương pháp phân loại người phạm tội để nghiên cứu những hình thức, phương pháp quản lý, giáo dục người phạm tội, lập dự án phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ...

1.2. Phân loại nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Theo GS.TS Võ Khánh Vinh: “Các nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm nói chung cũng như của các loại tội phạm hoạt động, tác động trong những vùng tương đối lớn và trong phạm vi cả nước. Các nguyên nhân và điều kiện của tội phạm cụ thể chỉ có tác động đối với tội phạm đó.” [44, tr. 90]. Tội VPQĐ về TGGTĐB phát sinh không phải do một nguyên nhân và điều kiện gây ra mà là kết quả tác động của hàng loạt các nguyên nhân và điều kiện khác nhau. Trong tội phạm học, các nhà khoa học đã phân loại nguyên nhân và điều kiện như sau:

1.2.1. Căn cứ vào phạm vi và mức độ tác động

- Nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm nói chung: Khái niệm nguyên nhân và điều kiện của THTP nói chung thể hiện mức độ khái quát cao nhất. Khái niệm nguyên nhân và điều kiện của các loại tội phạm cụ thể nhất [44, tr. 90].

Tội VPQĐ về TGGTĐB là một tội trong tổng số các tội phạm xảy ra trên địa bàn tỉnh Tiền Giang nên nó cũng xuất phát từ một số nguyên nhân chung làm phát sinh tình hình tội phạm trên địa bàn tỉnh Tiền Giang. Những nguyên nhân nổi bật như: Ảnh hưởng tiêu cực từ môi trường sống, những tồn tại, hạn chế, yếu kém trong công tác quản lý nhà nước, do hiểu biết pháp luật và ý thức chấp hành pháp luật của người dân còn hạn chế, hoạt động phòng ngừa, đấu tranh phòng, chống tội phạm của các cơ quan chức năng chưa thật sự đạt hiệu quả,... đó là những nguyên nhân và điều kiện mà hầu hết các loại tội phạm phát sinh trong xã hội đều bắt nguồn từ đó.

- Nguyên nhân và điều kiện của các loại tội phạm nói chung (Nguyên nhân và điều kiện của nhóm tội, loại tội): Trong Bộ luật Hình sự 2015, tội VPQĐ về TGGTĐB được quy định tại Điều 260 và thuộc nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng. Do đó, nguyên nhân và điều kiện của tội VPQĐ về TGGTĐB cũng xuất phát từ nguyên nhân và điều kiện của nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng.

- Nguyên nhân và điều kiện của tội phạm cụ thể: Đây là mức độ nghiên cứu có phạm vi hẹp nhất, nghiên cứu từng hành vi phạm tội cụ thể [22, tr. 139]. Cặp phạm trù cái chung và cái riêng trong triết học biện chứng cho thấy, muốn nhận thức nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang phải dựa trên cơ sở từng hành vi phạm tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

1.2.2. Căn cứ vào nội dung của sự tác động

- Nguyên nhân và điều kiện về kinh tế, văn hóa, xã hội: Những mâu thuẫn bất hợp lý trong đời sống xã hội như: Những bất cập, hạn chế, tiêu cực trong nền

kinh tế; những bất cập, hạn chế, tiêu cực trong nền văn hóa; những bất cập hạn chế trong quản lý xã hội.

Nền kinh tế có ảnh hưởng rất lớn đến tình hình tội phạm nói chung và tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng. Nếu nền kinh tế có những yếu tố bất cập, hạn chế, tiêu cực như: Thất nghiệp, phân hóa giàu nghèo... sẽ dẫn đến tình trạng người dân không có PTGT hiện đại để sử dụng, kết cấu hạ tầng giao thông xuống cấp, lạc hậu sẽ tiềm ẩn nguy cơ gây ra TNGT... Từ các tác động này, sẽ ảnh hưởng gián tiếp làm cho tội VPQĐ về TGGTĐB ngày càng gia tăng.

Những bất cập, hạn chế, tiêu cực trong nền văn hóa như: Ảnh hưởng tiêu cực từ di hại của chế độ cũ, những tàn dư của xã hội phong kiến còn ăn sâu vào tiềm thức của đại đa số người dân như những thói quen tùy tiện, thiếu ý thức, vô kỷ luật, nhiều người có tâm lý “Một người làm quan cả họ được nhờ”... dẫn đến các hành vi không chấp hành pháp luật giao thông đường bộ về phần đường, phía đi, dừng đỗ... Tất cả những yếu tố đó, đang ăn sâu vào trong tâm trí của con người Việt Nam và ảnh hưởng nhiều đến vấn đề đảm bảo TTATGT nói chung cũng như phòng ngừa tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng.

Những bất cập, hạn chế trong quản lý xã hội như: Tình trạng bất công, bất bình đẳng xã hội vẫn còn tồn tại, hiện tượng tiêu cực, nạn tham ô, tham nhũng vẫn đang hiện diện ở mức báo động... Những hiện tượng tiêu cực đó đang làm xói mòn đạo đức, lối sống của một bộ phận không nhỏ cán bộ, công chức, viên chức nhà nước và đang dần dần giảm lòng tin của Nhân dân vào các cơ quan bảo vệ pháp luật. Sự xuống cấp về đạo đức của những người có chức quyền hình thành những tiêu cực như: Những biểu hiện tiêu cực của lực lượng làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát đã làm người tham gia giao thông mất niềm tin vào lực lượng chức năng, coi thường pháp luật, những hành vi vi phạm TTATGT không được ngăn chặn và xử lý kịp thời dẫn đến tiềm ẩn nguy cơ gây ra các thiệt hại cho người và phương tiện khác.

- Nguyên nhân và điều kiện xuất phát từ môi trường giáo dục: Môi trường giáo dục có những bất cập, hạn chế trong các khâu về nội dung, phương pháp giảng dạy. Chẳng hạn như: Nội dung giảng dạy ở các trường chưa phù hợp với tình hình thực tế, còn nặng về lý thuyết mà chưa có sự đầu tư đúng mức cho việc rèn luyện các kỹ năng xử lý tình huống; nội dung văn hóa đạo đức người lái xe chưa được chú trọng...

- Nguyên nhân và điều kiện xuất phát từ môi trường gia đình: Những yếu tố tiêu cực từ môi trường gia đình như: Gia đình khuyết thiếu, gia đình quá nuông chiều con cái, gia đình không hạnh phúc, gia đình có người thân vi phạm pháp luật... Các khuyết điểm trong môi trường gia đình có ảnh hưởng đến suy nghĩ, hành động của các thành viên trong gia đình, nhất là con cái và ảnh hưởng tiêu cực đến ý thức chấp hành pháp luật GTĐB của các thành viên trong gia đình.

- Nguyên nhân và điều kiện thuộc về tâm, sinh lý của cá nhân người phạm tội: Nguyên nhân và điều kiện từ phía người phạm tội là tổng hợp những nhân tố tiêu cực thuộc về nhân thân người phạm tội có thể tác động, ảnh hưởng đến việc làm phát sinh tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang. Những nhân tố tiêu cực này có thể là dấu hiệu thuộc về sinh học, tâm lý, xã hội - nghề nghiệp của người phạm tội. Những đặc điểm nhân thân xấu của người phạm tội như: Không hiểu biết pháp luật, coi thường pháp luật, coi thường tính mạng và sức khỏe người khác... chính là nguyên nhân trực tiếp của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

1.2.3. Căn cứ vào góc độ quản lý nhà nước, trong đó Nhà nước với tư cách là chủ thể quản lý

- Các nguyên nhân và điều kiện chủ quan: Là những nguyên nhân và điều kiện xuất phát từ những hạn chế, yếu kém trong hoạt động phòng, chống tội phạm.

Hiện nay công tác quy hoạch, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông như mở rộng lối đi cho người đi bộ, tăng diện tích mặt đường dành cho giao thông không theo kịp sự bùng nổ của phương tiện giao thông cá nhân. Từ đó, làm tăng nguy cơ xảy ra va chạm cho người tham gia giao thông dẫn đến vi phạm luật giao thông đường bộ.

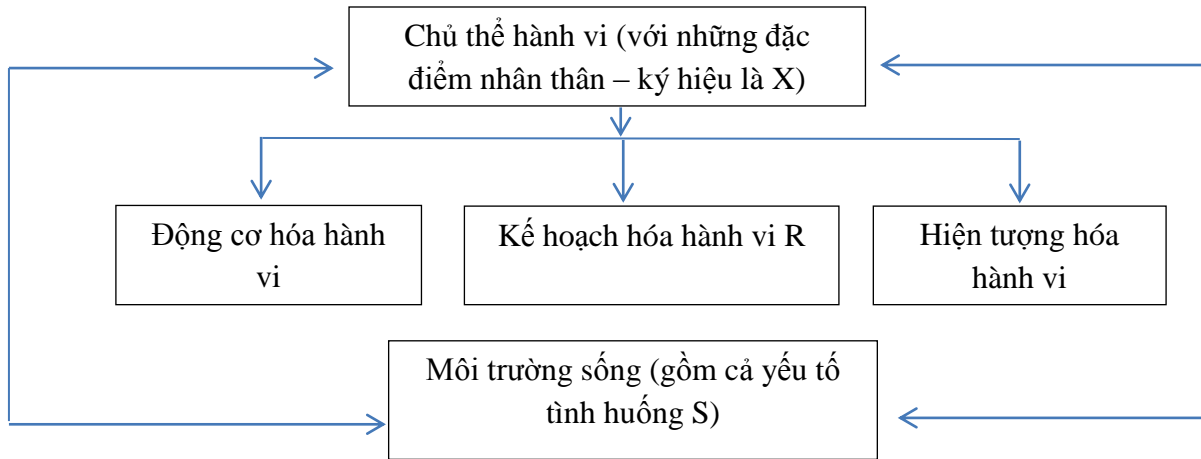
Tình trạng bỏ lọt tội phạm trong các vụ án VPQĐ về TGGTĐB do bị hại từ chối giám định tỷ lệ thương tật. Mặt khác, công tác điều tra, truy tố, xét xử các đối tượng phạm tội VPQĐ về TGGTĐB đôi lúc chưa nghiêm, chưa được công bằng nên chưa đủ sức răn đe đối với người phạm tội cũng như giáo dục chung đối với những người tham gia giao thông.

- Các nguyên nhân và điều kiện khách quan: Là những nguyên nhân và điều kiện khách quan, không phụ thuộc vào chủ quan của Nhà nước như: Ảnh hưởng của địa lý, dân cư, ảnh hưởng của khí hậu, thiên tai, ảnh hưởng di hại của chế độ cũ... cũng tác động đến tình hình tội VPQĐ về tham gia giao thông đường bộ.

1.3. Cơ chế tác động của các nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Từ khái niệm nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB đã phân tích tại tiểu mục 1.2.1 cho thấy, hành vi phạm tội VPQĐ về TGGTĐB trên thực tế luôn là kết quả của sự tác động qua lại giữa các yếu tố thuộc môi trường xã hội bên ngoài và các yếu tố tâm, sinh lý tiêu cực xuất phát từ cá nhân người phạm tội [14, tr. 309]. Sự tác động này diễn ra theo một cơ chế nhất định được gọi là cơ chế hình thành hành vi phạm tội. Cơ chế này vận hành theo công thức S-X-R, trong đó S là các yếu tố thuộc môi trường (kích thích khách thể), X là yếu tố tâm, sinh lý con người (kích thích phương tiện), R là hành động trả lời các kích thích đó (hành vi phạm tội).

Cơ chế hành vi phạm tội được PGS.TS. Phạm Văn Tinh mô hình hóa như sau [14, tr. 311]:



Thực tiễn cho thấy, tội phạm nói chung, tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng phát sinh trong đời sống xã hội là do nhiều yếu tố và các yếu tố này tác động lẫn nhau. Bởi vì, tội phạm là một hiện tượng vừa có tính xã hội, vừa có tính cá nhân. Với tính chất là một hiện tượng xã hội, tội phạm chịu sự tác động của nhiều hiện tượng và quá trình xã hội khác nhau. Mặt khác, tội phạm lại là hành vi của con người cụ thể nên nó phải chịu sự tác động, chi phối bởi các yếu tố thuộc chính con người thực hiện tội phạm đó.

Như vậy, mọi tội phạm chỉ phát sinh khi có sự tác động qua lại giữa các yếu tố thuộc môi trường xã hội và các yếu tố tâm, sinh lý xã hội thuộc cá nhân người thực hiện tội phạm. Vì thế, cho dù yếu tố thuộc môi trường xã hội bên ngoài có thuận lợi đến mấy cho việc thực hiện tội phạm nhưng ở con người không có những yếu tố tâm, sinh lý tiêu cực, lệch lạc thì tội phạm khó có thể xảy ra. Ngược lại, một người dù có phẩm chất cá nhân tiêu cực, có ý thức chống đối xã hội nhưng không có những yếu tố bên ngoài môi trường xã hội tác động thì chưa chắc họ đã thực hiện tội phạm [14, tr. 312]. Vấn đề này, người nghiên cứu hoàn toàn đồng tình với quan điểm của GS.TS Võ Khánh Vinh cho rằng:

“Những yếu tố của môi trường bên ngoài hay những quá trình tâm sinh lý bên trong con người, dù ở mức độ bất lợi và xấu như thế nào đi chăng nữa tự nó đều không phải là nguyên nhân của hành vi phạm tội cụ thể, mà phải là sự tương tác, kết hợp cả hai yếu tố đó mới trở thành nguyên nhân của tội phạm cụ thể” [45, tr. 113].

1.4. Mối quan hệ giữa nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ với tình hình tội phạm, nhân thân người phạm tội và phòng ngừa tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

1.4.1. Mối quan hệ giữa nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ với tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Đây là mối quan hệ biện chứng giữa nguyên nhân và kết quả. Tình hình tội phạm nêu lên bức tranh tổng thể về tội VPQĐ về TGGTĐB trong đơn vị thời gian không gian xác định, biểu hiện qua mức độ, cơ cấu, diễn biến, tính chất của nó. Còn nguyên nhân và điều kiện của tội VPQĐ về TGGTĐB là cái sinh ra kết quả (Tình hình tội phạm), nên nguyên nhân và điều kiện luôn luôn có trước kết quả, còn kết quả chỉ xuất hiện sau khi có nguyên nhân xuất hiện và bắt đầu tác động.

Việc nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện để giải thích tại sao lại có tình hình tội phạm như vậy, hoàn toàn cần phải dựa trên tình hình tội phạm, đó là cơ sở thực tế để xác định những nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm nói chung, tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng.

1.4.2. Mối quan hệ giữa nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ với nhân thân người phạm tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Nhân thân người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB tức là người có lỗi trong việc thực hiện hành vi nguy hiểm cho xã hội bị Bộ luật Hình sự qui định là tội

phạm VPQĐ về TGGTĐB được hiểu là: Tổng thể tất cả các dấu hiệu, đặc điểm có ý nghĩa về mặt xã hội, trong sự kết hợp với các điều kiện và hoàn cảnh bên ngoài ảnh hưởng đến hành vi phạm tội của người đó. Như dấu hiệu, đặc điểm về sinh học, tâm lý, văn hóa, nghề nghiệp...

Việc phân tích các nguyên nhân và điều kiện của tội VPQĐ về TGGTĐB chỉ ra rằng không thể nhận thức, hiểu biết được các nguyên nhân và điều kiện đó nếu thiếu việc cân nhắc nhân thân người phạm tội, bản chất, các đặc điểm và quá trình hình thành nó. Nhân thân người phạm tội là một bộ phận cấu thành tất yếu và rất quan trọng của cơ chế hành vi phạm tội, còn các hoàn cảnh của sự hình thành các đặc điểm tâm lý - xã hội tiêu cực của cá nhân xuất hiện trước các đặc điểm của cá nhân nằm trong mối quan hệ nhân quả với tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB, đó là các yếu tố thuộc môi trường sống. Do vậy, việc nghiên cứu nhân thân những người phạm tội trên cơ sở của sự khái quát các nguyên nhân và tính chất của các hành vi phạm tội VPQĐ về TGGTĐB cụ thể cho phép rút ra những nhân tố phạm tội chung, giải thích được những thay đổi trong thực trạng, cơ cấu, động thái của tình hình tội phạm có liên quan với những thay đổi trong các đặc điểm của những người phạm tội.

Từ đó, có thể thấy việc nghiên cứu đặc điểm nhân thân người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB tạo ra cơ sở cho việc xác định nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB, đặc biệt là nhóm nguyên nhân và điều kiện từ phía người phạm tội.

1.4.3. Mối quan hệ giữa nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ với phòng ngừa tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Việc phòng ngừa tình hình tội phạm là hệ thống nhiều mức độ các biện pháp mang tính chất Nhà nước, xã hội và Nhà nước - xã hội nhằm khắc phục các nguyên nhân và điều kiện của tội phạm hoặc làm vô hiệu hóa (làm yếu, hạn chế) chúng và bằng cách đó làm giảm và dần dần loại bỏ tình hình tội phạm. Chính vì

vậy, việc nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tội VPQĐ về TGGTĐB là bước đầu, là cơ sở để tiến tới việc đề ra các giải pháp phòng ngừa tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

Lý luận cơ bản về phòng ngừa tội phạm VPQĐ về TGGTĐB không xác định các biện pháp phòng ngừa cụ thể mà chỉ đưa ra những chỉ dẫn có tính nguyên tắc nhằm định hướng cho việc nghiên cứu, đề xuất các biện pháp phòng ngừa tội phạm trên cơ sở khảo sát, đánh giá tình hình tội phạm và xác định nguyên nhân, điều kiện của các tội phạm VPQĐ về TGGTĐB trong phạm vi không gian và thời gian nhất định. Tội VPQĐ về TGGTĐB phát sinh là do còn tồn tại nhiều nguyên nhân nhất định. Muốn ngăn ngừa tội phạm xảy ra, chúng ta cần tác động đến nguyên nhân của hiện tượng này. Trong đó, nguyên nhân của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB được hiểu một cách khái quát nhất là “Sự tương tác giữa phẩm chất tâm lý tiêu cực của chủ thể và môi trường sống tiêu cực nhất định”. Như vậy, các biện pháp phòng ngừa cần hướng tới cả con người và cả môi trường xã hội nhằm thay đổi phẩm chất tâm lý tiêu cực của con người và tình huống tiêu cực của môi trường sống theo hướng tích cực. Tác động tới con người theo những phương tiện và phương thức khác nhau là cần thiết nhưng cũng quan trọng không kém là phải tác động vào môi trường sống tiêu cực, điều mà đôi khi còn xem nhẹ. Môi trường sống vừa có ảnh hưởng đến hình thành nhân cách vừa có vai trò là thành tố tương tác với con người tạo nên nguyên nhân của tình hình tội phạm.

Kết luận Chương 1

Trong chương 1 tác giả tập trung phân tích, luận giải những vấn đề lý luận chung về khái niệm, ý nghĩa, phân loại, cơ chế tác động của các nguyên nhân và điều kiện của tội VPQĐ về TGGTĐB, mối quan hệ giữa nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB với tình hình tội phạm, nhân thân người phạm tội và phòng ngừa tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB. Xác định nguyên nhân và điều kiện của tội VPQĐ về TGGTĐB là tiền đề vừa có ý nghĩa

về mặt lý luận vừa có ý nghĩa về mặt thực tiễn đối với công tác phòng chống tội phạm.

Nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB bao gồm nhiều yếu tố khác nhau, có quan hệ chặt chẽ, tác động trong mối quan hệ tổng hợp làm phát sinh tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB có thể phân loại như sau:

Căn cứ vào phạm vi và mức độ tác động có thể chia thành: Nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm nói chung. Nguyên nhân và điều kiện của các loại tội phạm nói chung (Nguyên nhân và điều kiện của nhóm tội, loại tội). Nguyên nhân và điều kiện của tội phạm cụ thể.

Căn cứ vào nội dung của sự tác động: Nguyên nhân và điều kiện về kinh tế, văn hóa, xã hội. Nguyên nhân và điều kiện xuất phát từ môi trường giáo dục. Nguyên nhân và điều kiện xuất phát từ môi trường gia đình. Nguyên nhân và điều kiện thuộc về tâm, sinh lý của cá nhân người phạm.

Căn cứ vào góc độ quản lý nhà nước, trong đó Nhà nước với tư cách là chủ thể quản lý: Các nguyên nhân và điều kiện chủ quan. Các nguyên nhân và điều kiện khách quan.

Chương 2

THỰC TRẠNG NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUI ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH TIỀN GIANG TỪ NĂM 2011 ĐẾN NĂM 2015

2.1. Thực trạng nhận thức và làm sáng tỏ nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

2.1.1. Thực trạng nhận thức nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

2.1.1.1. Nhận thức thông qua các đặc điểm định lượng của tình hình tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Mức độ của THPT là đặc điểm định lượng tiêu biểu, cho biết toàn bộ số người phạm tội cũng như số tội phạm do họ thực hiện trong một đơn vị thời gian và không gian nhất định [14, tr.151].

a) Mức độ tổng quan

Để đáp ứng yêu cầu của tội phạm học, mức độ tổng quan phải được làm rõ bằng hai loại số liệu: Tuyệt đối và tương đối.

Mức độ tổng quan tuyệt đối (Xem Bảng 2.1 - Phần phụ lục)

Bảng 2.1 cho thấy, trong thời gian 5 năm từ 2011 đến 2015, trên địa bàn tỉnh Tiền Giang có tổng cộng 4.188 vụ án với 6.902 bị cáo được đưa ra xét xử, trung bình mỗi năm là 837 vụ án với 1.380 bị cáo. Tỷ lệ số vụ án về tội VPQĐ về TGGTĐB tại tỉnh Tiền Giang chiếm 11,70% trên tổng số vụ án hình sự đã xét xử. Như vậy, so với tình hình tội phạm của cả tỉnh thì tội VPQĐ về TGGTĐB chiếm tỷ lệ không cao, nhưng so sánh với các tội xâm phạm an toàn công cộng thì chiếm tỷ lệ gần 90%. Do đó, mức độ tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang là nghiêm trọng.

Mức độ tổng quan tương đối (Xem bảng 2.1 và bảng 2.2- Phần phụ lục)

Mức độ này được thể hiện ở các chỉ số khái quát của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang. Đó là tỷ lệ tội phạm mà ở đây là tỷ lệ tội

VPQĐ về TGGTĐB (Xem Bảng 2.1 và cụ thể, tỷ lệ xét theo số vụ là 11,70% còn theo số bị cáo là 9,29%) và cơ sở tội phạm, tức là cơ sở tội VPQĐ về TGGTĐB (Xem Bảng 2.2). Cụ thể, cơ sở đó là 4 (tính tròn số), nghĩa là trong số 100.000 dân ở Tiền Giang thì có 06 người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB trong thời gian nghiên cứu.

b) Mức độ hành vi (Xem Bảng 2.3- Phần Phụ lục)

Thực tế nghiên cứu tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang, qua phân tích số liệu thống kê tại bảng 2.3 cho ta thấy các huyện như: Cái Bè, Cai Lậy, Châu Thành và thành phố Mỹ Tho là nơi xảy ra nhiều vụ án VPQĐ về TGGTĐB. Số vụ đã xét xử là 351/569 vụ chiếm 61,70% tổng số vụ VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang. Vì các huyện trên là đầu mối giao thương với các tỉnh: Bến Tre, Đồng Tháp, Long An, Vĩnh Long, có nhiều tuyến Quốc lộ như Quốc lộ 1, Quốc lộ 30, Quốc lộ 50, Quốc lộ 60 và tuyến đường cao tốc Trung Lương - thành phố Hồ Chí Minh, nhiều khu công nghiệp nên phương tiện giao thông lưu thông rất lớn, đồng thời đây là những nơi tập trung đông dân cư và phần lớn người dân có nhận thức kém khi tham gia giao thông.

c) Diễn biến của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang giai đoạn 2011-2015 (Xem Bảng 2.4- Phần Phụ lục)

Diễn biến tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015) được biểu diễn qua phương pháp so sánh định gốc.

Tại bảng 2.4 ta thấy nếu lấy năm 2011 làm gốc, tức là tỷ lệ số vụ và số bị cáo năm 2011 đều là 100% thì đến năm 2012 tỷ lệ số vụ và bị cáo đều tăng 116,66% nhưng những năm sau có xu hướng giảm. Một cách rõ ràng hơn để nhận xét về xu hướng của diễn biến tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015) là thông qua phương pháp định gốc giai đoạn 03 năm như tại bảng 2.4 ta thấy giai đoạn 2011-2013 với tỷ lệ số vụ, số bị cáo là 100% thì đến giai đoạn 2013-2015 tỷ lệ này đã giảm xuống 74,54% số vụ và

73,16% số bị cáo. Có thể nhận xét rằng tỉnh Tiền Giang đã thực hiện tốt chỉ đạo của Đảng và Nhà nước trong công tác phòng ngừa tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang giai đoạn 2013-2015.

2.1.1.2. Nhận thức thông qua các đặc điểm định tính của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Cơ cấu của THTP được tội phạm học xếp vào loại đặc điểm định tính tiêu biểu của tình hình tội phạm [14, tr.153].

Đây là đặc điểm định tính đặc trưng của tội VPQĐ về TGGTĐB, cho biết trong tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB được cấu tạo như thế nào. Cơ cấu của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang được tác giả nghiên cứu theo các đặc điểm sau:

a) Cơ cấu theo đơn vị hành chính cấp huyện của tỉnh Tiền Giang (Xem Bảng 2.5, Bảng 2.6 và Bảng 2.7- Phần phụ lục)

Cơ cấu của tình hình tội phạm là tỷ trọng và mối quan hệ của các loại tội phạm khác nhau trong số lượng chung của chúng trong một khoảng thời gian nhất định và ở một lãnh thổ nhất định.

Để xác định xem tình hình tội phạm ở đâu nghiêm trọng hơn trong 11 đơn vị hành chính cấp huyện của tỉnh Tiền Giang, Tội phạm học Việt nam đã đưa ra phương pháp xác định hệ đặc điểm chuyên biệt, tức là phương pháp đánh giá trên cơ sở tổ hợp 3 yếu tố: Số bị cáo; Số dân ở từng địa bàn và diện tích.

Cơ cấu về mức độ tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB theo số dân cư từ bảng 2.5 ta thấy nếu số dân trên bị cáo càng thấp thì mức độ phạm tội ở đơn vị hành chính đó càng cao. Có thể nhận thấy huyện Tân Phước, huyện Cai Lậy, huyện Cái Bè có mức độ phạm tội VPQĐ về TGGTĐB cao với số dân trên số bị cáo lần lượt là: 1.923; 2.018; 2.389, trong đó huyện Tân Phước có số dân trên bị cáo thấp nhất, thị xã Cai Lậy có số dân trên bị cáo cao nhất là 11.832 người. Theo đó, huyện Tân Phước có mức độ phạm tội cao nhất: Cứ 1.923 người dân

thì có 1 người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB, thị xã Cai Lậy có mức độ phạm tội thấp nhất: Cứ 11.832 người dân thì có 1 người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB.

Tại bảng 2.6 dựa theo phương pháp tính dựa trên diện tích và số bị cáo phân theo từng đơn vị hành chính cấp huyện trên địa bàn tỉnh Tiền Giang. Qua bảng 2.6 cho thấy thành phố Mỹ Tho, huyện Cai Lậy, huyện Châu Thành có số bị cáo trên diện tích cao lần lượt là: 0,94; 0,31; 0,30. Huyện Cái Bè, huyện Gò Công Tây, thị xã Gò Công, huyện Gò Công Đông và huyện Chợ Gạo có số bị cáo trên diện tích lần lượt là: 0,28; 0,26; 0,24; 0,21; 0,20. Ba huyện Tân Phước, thị xã Cai Lậy và huyện Tân Phú Đông có số bị cáo trên diện tích thấp nhất. Số bị cáo trên diện tích trung bình toàn tỉnh là 0,23.

Tại bảng 2.7 được tính toán dựa trên Bảng 2.5 và bảng 2.6. Thông qua bảng 2.5 và bảng 2.6 ta có được thứ bậc xét theo diện tích và số dân của các đơn vị hành chính cấp huyện trong tỉnh Tiền Giang. Hệ số tiêu cực cột (C) chính là tổng thứ bậc đã xét tại cột số (B) từ đó tính được cấp độ nguy hiểm tại cột (D) của bảng. Hệ số tiêu cực càng nhỏ thì cấp độ nguy hiểm càng cao. Qua bảng 2.7 ta thấy được huyện Cai Lậy có hệ số tiêu cực thấp nhất nhưng cấp độ nguy hiểm lại lớn nhất của tỉnh. Đứng thứ hai là huyện Cái Bè và có cấp độ nguy hiểm thấp nhất là thị xã Cai Lậy.

b) Cơ cấu theo tiêu chí thời gian phạm tội

Trong tổng số 300 bản án xét xử sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang cho thấy các vụ án VPQĐ về TGGTĐB xảy ra nhiều nhất trong khoảng thời gian từ sau 18 giờ đến 24 giờ (với 137 vụ chiếm tỷ lệ 45,69%); tiếp đến là trong khoảng thời gian từ 15 giờ đến 18 giờ với 74 vụ chiếm 24,65%; từ 6 giờ đến 11 giờ và từ 11 giờ đến 15 giờ xảy ra 71 vụ chiếm 23,66% và từ 00 giờ đến 6 giờ là thời điểm xảy ra ít nhất với 18 vụ chiếm 6,00%.

Diễn hình như vụ án tại bản án số 91/2014/HSST ngày 26/11/2014 của Tòa án nhân dân huyện Châu Thành: Khoảng 20 giờ 30 phút ngày 26 tháng 4 năm 2014, Trần Văn Tùng, sinh năm 1973, đăng ký hộ khẩu thường trú ấp Hòa

Quới, xã Bình Ninh, huyện Chợ Gạo, tỉnh Tiền Giang điều khiển xe ô tô tải biển số 63L-6153 lưu thông trên tỉnh lộ 870 theo hướng Bình Đức đi ngã tư Đồng Tâm. Khi đến đoạn đường thuộc ấp Thạnh Hưng, xã Thạnh Phú, huyện Châu Thành, tỉnh Tiền Giang, trời đang mưa, bên phải xe ô tô tải có một xe mô tô hai bánh lưu thông cùng chiều. Tùng tăng ga và đánh tay lái qua trái để vượt xe mô tô. Do tầm nhìn bị hạn chế nên Tùng không phát hiện phía trước bên trái đường hướng ngược chiều với xe tải có Nguyễn Hải Đăng, sinh năm 1993, đăng ký hộ khẩu thường trú ấp Bờ Xe, xã Thạnh Phú, huyện Châu Thành, tỉnh Tiền Giang điều khiển xe mô tô biển số 63B3-003.53 chạy hướng ngược lại dẫn đến xe ô tô tải va chạm vào xe mô tô gây tai nạn. Hậu quả: Nguyễn Hải Đăng tử vong, hư hỏng hai xe.

Thông qua vụ án trên, có thể giải thích đặc điểm của tội VPQĐ về TGGTĐB thường gắn với khoảng thời gian cơ thể mệt mỏi, tầm nhìn bị hạn chế.

c) Cơ cấu theo hành vi khách quan

Xét ở góc độ pháp lý hình sự, hành vi không chấp hành, chấp hành không đầy đủ hoặc thực hiện các hành động bị cấm theo qui định của Luật Giao thông đường bộ là hành vi khách quan của tội VPQĐ về TGGTĐB, còn ở góc độ tội phạm học, những hành vi khách quan đó là một trong những đặc điểm tội phạm học về biểu hiện khách quan của tội VPQĐ về TGGTĐB.

Theo số liệu thống kê tại bảng 2.9 phần phụ lục thì chạy quá tốc độ là vi phạm phổ biến nhất. Đặc biệt là đối với xe ô tô, có 17/127 trường hợp người điều khiển xe ô tô phạm tội đã chạy quá tốc độ chiếm 13,38%. Với điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ như hiện nay thì sẽ dễ dàng dẫn đến hậu quả nghiêm trọng. Trong 153 người điều khiển xe mô tô phạm tội VPQĐ về TGGTĐB thì có đến 53 trường hợp chạy quá tốc độ.

Hành vi lấn tuyến, điều khiển xe không đúng làn đường qui định, đi vào đường cấm là những vi phạm phổ biến đứng hàng thứ hai trong các trường hợp phạm tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ. Hành vi này chiếm

tỷ lệ khá cao trong những vụ án phạm tội do người điều khiển xe mô tô gây ra, 46/153 trường hợp người điều khiển xe mô tô vi phạm.

Người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phạm tội thiếu chú ý quan sát và điều khiển phương tiện trong tình trạng đang say do rượu, bia chiếm tỷ lệ cao. Có 50 trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông do thiếu chú ý quan sát, 48/307 trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông trong tình trạng say do sử dụng rượu, bia. Trên thực tiễn, số lượng này còn lớn hơn nhiều vì trong các vụ án đã xét xử, đa phần các bị cáo có sử dụng rượu bia nhưng khi tội phạm xảy ra việc đo nồng độ cồn trong máu của người phạm tội không được thực hiện và các trường hợp bị cáo có sử dụng rượu mà nồng độ cồn trong máu chưa đến 100 miligam/100 mililit máu nhưng lớn hơn 50 miligam/100 mililit cũng hết sức phổ biến.

Trong 43 trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông vi phạm các qui định về việc tránh vượt an toàn, có 19 trường hợp đã vượt xe ở những nơi cấm vượt mà chiếm đa số là do người điều khiển xe ô tô vi phạm. Việc vượt xe ở những nơi cấm vượt là hành động hết sức nguy hiểm.

Ngoài ra, không có giấy phép lái xe theo qui định cũng chiếm tỷ lệ cao. Có 21/307 bị cáo phạm tội trong trường hợp không có giấy phép lái xe theo qui định. Đặc biệt, có 03/127 trường hợp người điều khiển xe ô tô không có giấy phép lái xe theo qui định. Tỷ lệ này ở xe mô tô là 16/153 trường hợp. Đối với các loại xe khác như xe ba bánh, xe ba gác v.v..., có 02/27 trường hợp điều khiển các loại xe khác không có giấy phép lái xe theo qui định.

Việc thống kê những hành vi vi phạm nào thường xảy ra trong thực tiễn, mức độ phổ biến của nó nhằm xác định được những điểm xung yếu trong trật tự an toàn giao thông đường bộ, từ đó có biện pháp tác động thích hợp trên cơ sở ưu tiên, tập trung mọi nguồn lực để phòng ngừa những hành vi vi phạm có tính nguy hiểm và tính phổ biến cao.

d) Cơ cấu theo phương tiện phạm tội

Tội phạm VPQĐ về TGGTĐB thường do người điều khiển xe mô tô gây ra. Theo bảng 2.10, lấy 300 bản án hình sự từ năm 2011 đến năm 2015 ta có thể thấy, trong 307 người phạm tội đã được xét xử sơ thẩm, có 153 (chiếm 49,83%) trường hợp người phạm tội điều khiển xe mô tô, 127 (chiếm 41,36%) trường hợp người điều khiển xe ô tô và 27 (chiếm 8,81%) trường hợp người phạm tội điều khiển các loại xe khác. Số vụ phạm tội do người điều khiển một loại phương tiện giao thông đường bộ gây ra tỷ lệ thuận với số lượng của loại phương tiện ấy lưu thông trên đường.

đ) Cơ cấu theo chế tài đã áp dụng (Xem Bảng 2.11- Phần phụ lục)

Cơ cấu này là cơ sở để nhận xét về tính chất của tình hình tội phạm và nó được xác định trên cơ sở số liệu thống kê thường xuyên của Tòa án.

Tại bảng 2.11 có thể nhận thấy hình phạt tù mức án từ 03 năm đến dưới 07 năm có tỷ lệ cao nhất với 40,71% trên tổng số bị cáo. Hình phạt dưới 03 năm tù chiếm tỷ lệ 36,80%. Hình phạt tù nhưng cho hưởng án treo chiếm tỷ lệ 17,91%. Hình phạt từ 07 năm tù đến 15 năm chiếm tỷ lệ 3,58% trên tổng số bị cáo. Còn lại là hình phạt tiền. Các mức hình phạt vừa nêu nhìn chung tương xứng với hành vi phạm tội của các bị cáo là nghiêm trọng và rất nghiêm trọng.

2.1.1.3. Nhận thức thông qua các đặc điểm nhân thân người phạm tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Nghiên cứu nhân thân người phạm tội dưới góc độ tội phạm học nhằm xác định nguyên nhân phạm tội thuộc về nhân thân. Mặt khác, nghiên cứu quá trình hình thành những đặc điểm sai lệch trong nhân cách cá nhân để làm sáng tỏ nguyên nhân sâu xa ở môi trường xã hội. Trên cơ sở đó, đề ra biện pháp phòng ngừa tình hình tội phạm, giáo dục cải tạo người phạm tội và ngăn ngừa tái phạm.

a) Nhóm dấu hiệu xã hội - nhân khẩu

Những dấu hiệu xã hội - nhân khẩu trong nhân thân người phạm tội có ảnh hưởng mạnh đến tội VPQĐ về TGGTĐB bao gồm: Độ tuổi, giới tính, dân tộc và quốc tịch, trình độ học vấn và nghề nghiệp. Những dấu hiệu này, bản thân

chúng không có ý nghĩa về mặt hình sự vì chúng tồn tại trong nhân thân của bất kỳ người nào. Tuy nhiên, tập hợp những thông tin thu được qua thống kê hình sự sẽ là những cơ sở để đưa ra những kết luận quan trọng khi nghiên cứu nhân thân người phạm tội, để từ đó có biện pháp giáo dục thích hợp đối với người phạm tội, thực hiện mục đích phòng ngừa riêng và phòng ngừa chung cho xã hội.

Về độ tuổi (Xem bảng 2.12- Phần phụ lục)

Qua bảng 2.12 ta nhận thấy số bị cáo có độ tuổi từ 18 đến dưới 30 tuổi là 167 bị cáo chiếm tỷ lệ cao nhất là 54,40% tổng số bị cáo. Ở độ tuổi này, con người về cơ bản đã được xem là trưởng thành trong nhận thức và bước đầu ổn định về nhân cách nhưng họ chưa trải nghiệm cuộc sống và còn bị bó hẹp trong những mối quan hệ giản đơn. Hơn nữa, do tính chất công việc, điều kiện sinh hoạt cộng với bản chất năng động làm cho họ có nhu cầu đi lại cao nhất. Chiếm tỷ lệ cao tiếp theo là độ tuổi từ 30 đến dưới 60 tuổi có 96 bị cáo, chiếm tỷ lệ 31,27% tổng số bị cáo. Số bị cáo trên 60 tuổi là 02 bị cáo, chiếm tỷ lệ 0,65% tổng số bị cáo. Số bị cáo chưa thành niên có độ tuổi từ đủ 14 đến dưới 18 tuổi có 42 bị cáo chiếm tỷ lệ 13,68% tổng số bị cáo.

Về giới tính (Xem bảng 2.13- Phần phụ lục)

Về giới tính có đến 301 bị cáo là nam giới chiếm tỷ lệ 98,04% tổng số bị cáo. Nữ giới chỉ có 06 bị cáo chiếm tỷ lệ 1,96% tổng số bị cáo. Như vậy, đối tượng thực hiện hành vi VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015 đa số là nam giới. Điều này là phù hợp bởi phụ nữ vốn cẩn thận hơn và họ ít thực hiện những loại hành vi có khả năng đưa đến hậu quả nghiêm trọng cho TTATGT đường bộ như nam giới. Hành vi VPQĐ về TGGTĐB mà nữ giới thường thực hiện là chuyên hướng sai qui định, đi bên trái chiều đi, không có giấy phép lái xe theo qui định và đặc biệt là điều khiển xe có người nam đi cùng bị say do sử dụng rượu, bia.

Về dân tộc và quốc tịch (Xem bảng 2.13- Phần phụ lục)

Thông qua 300 bản án cho ta thấy 307 bị cáo đều là người có quốc tịch Việt Nam và chỉ có 03 bị cáo là người dân tộc thiểu số (dân tộc Kơ me) chiếm

tỷ lệ 0,97%, còn lại 304 bị cáo là người dân tộc Kinh chiếm 99,03%. Con số này cũng phù hợp với cơ cấu các dân tộc ở tỉnh Tiền Giang, chủ yếu là dân tộc Kinh chiếm đa số.

Về trình độ học vấn (Xem bảng 2.14 - Phần phụ lục)

Đây là cơ cấu thể hiện khả năng nhận thức và khả năng hiểu biết pháp luật của người phạm tội. Theo số liệu thống kê của Tòa án nhân dân tỉnh Tiền Giang: Số bị cáo có trình độ học vấn thấp và trình độ học vấn từ trung học cơ sở, tiểu học, không biết chữ chiếm tỷ lệ 66,58% tổng số bị cáo. Số bị cáo có trình độ học vấn trung học phổ thông chiếm tỷ lệ 32,86%, số bị cáo có trình độ đại học, trên đại học chiếm tỷ lệ 0,74%. Như vậy, có thể rút ra kết luận rằng những người có trình độ học vấn thấp có khả năng nhận thức pháp luật hạn chế, kỹ năng xử lý tình huống kém nên nguy cơ trở thành tội phạm sẽ cao hơn những người có trình độ học vấn cao hơn, được đào tạo, giáo dục một cách bài bản.

Về nghề nghiệp (Xem bảng 2.15 - Phần phụ lục)

Đây là cơ cấu mà qua đó có thể đánh giá về tính chất của công việc, kinh tế của người phạm tội có ảnh hưởng ra sao đến hành vi phạm tội. Khảo sát 307 bị cáo đã bị xét xử về tội VPQĐ về TGGTĐB, chúng ta thấy rằng cơ cấu ngành nghề của những người phạm tội này rất đa dạng.

Chiếm tỷ lệ cao nhất trong cơ cấu nghề nghiệp của những người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB là tài xế, vì đây là những người thường xuyên tham gia giao thông. Việc họ phạm tội, xét cả về tính chất và mức độ đều nghiêm trọng hơn so với những người làm nghề khác. Họ là những người đã được đào tạo và am hiểu về pháp luật giao thông đường bộ. Hậu quả của hành vi phạm tội do họ gây ra là nghiêm trọng, bởi đa số họ đã điều khiển xe ô tô, nhất là ô tô khách. Có 94/307 bị cáo là tài xế chiếm tỷ lệ 30,61%. Có 85 bị cáo là nông dân và 32 bị cáo là người làm thuê. Còn lại là công nhân, buôn bán, công chức... Trong những người này, học sinh, sinh viên và người học nghề chiếm tỷ lệ 2,28% (07/307).

Diễn hình như vụ án tại bản án số 37 ngày 15/4/2015 của Tòa án nhân dân huyện Cai Lậy: Khoảng 18 giờ 50 phút ngày 23/7/2014, Nguyễn Thanh Huyền, sinh ngày 06 tháng 12 năm 1997, đăng ký hộ khẩu thường trú ấp Mỹ Lợi, xã Phước Lập, huyện Tân Phước, tỉnh Tiền Giang điều khiển xe gắn máy biển số 63FL-9569 lưu thông trên Quốc lộ 1 hướng Cai Lậy đi Trung Lương. Huyền đi cùng bạn gái là Phan Huỳnh Ngọc Thiên Lam, sinh năm 1999, đăng ký hộ khẩu thường trú ấp Đông, xã Long Định, huyện Châu Thành, tỉnh Tiền Giang điều khiển xe đạp. Huyền điều khiển xe đi song song bên phải xe đạp Lam và dùng tay trái ôm hông Lam đẩy đi trên làn đường xe mô tô hai bánh. Khi đến km1983+900m trên Quốc lộ 1, thuộc ấp Quý Trinh, xã Nhị Quý, huyện Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang do gần đến nhà sợ người quen thấy nên Lam không cho Huyền đẩy xe nữa, Huyền buông Lam ra nhưng vẫn điều khiển xe chạy song song với xe Lam. Huyền quay lại nói với Lam: “Tôi về nhắn tin nha”, Lam nói: “Ừ, xe tới kia”. Lúc này Huyền quay về phía trước thì thấy có xe mô tô không rõ biển số, không có đèn chiếu sáng và chạy ngược chiều với xe của Huyền và cách khoảng 5m. Huyền đánh tay lái cho xe 63FL-9569 lách qua bên trái dẫn đến tay cầm bên trái xe Huyền va chạm vào tay cầm bên phải xe Lam. Huyền và xe ngã vào trong lề đường, Lam và xe đạp chao đảo nên ngã xuống làn đường dành cho xe ô tô. Xe ô tô tải biển số 63K-4264 do Lương Hoàng Kiệt lưu thông chạy đến va chạm vào người Lam và xe đạp. Hậu quả, Lam chết tại hiện trường. Trong vụ án này, Huyền và Lam đang là học sinh.

b) Nhóm dấu hiệu đạo đức, tâm lý

Đây là nhóm tập hợp những thông tin phản ánh các yếu tố bên trong của nhân thân người phạm tội, mà biểu hiện là nhân cách của họ được xác định bởi đặc điểm phẩm chất đạo đức và đặc điểm tâm lý của người phạm tội.

Đặc điểm phẩm chất đạo đức của người phạm tội

Hầu hết những người thực hiện hành vi phạm tội VPQĐ về TGGTĐB không phải là những người có sự biến dạng về nhân cách ở mức độ nghiêm

trọng. Họ thực hiện với lỗi vô ý, hành vi phạm tội mang tính nhất thời. Một trong những biểu hiện về đặc điểm phẩm chất đạo đức người phạm tội nói chung, người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng mà ở những người bình thường không có, đó là: Người phạm tội lần đầu thực hiện hành vi phạm tội hay tái phạm. Đặc điểm này không chỉ có ý nghĩa trong việc quyết định hình phạt mà còn có ý nghĩa trong việc hoạch định kế hoạch, chiến lược đấu tranh phòng chống tội phạm, phòng ngừa và đấu tranh với các trường hợp tái phạm, tái phạm nguy hiểm.

Tại bảng 2.18 phần phụ lục cho ta thấy, trong tổng số 307 người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB có 291 người không có tiền án, tiền sự, chiếm 94,78% trên tổng số người phạm tội, 05 người phạm tội đang có tiền sự, chiếm 1,64% trên tổng số người phạm tội, 11 người có tiền án, chiếm 3,58% trên tổng số người phạm tội. Trong tổng số 11 người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB có tiền án, có 07 người có tiền án về tội VPQĐ về TGGTĐB và tất cả họ đều là tài xế. Trong số các tiền sự mà người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB chưa được xoá, chủ yếu là những vi phạm trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ: 3/5 trường hợp, còn lại là bị xử phạt hành chính trong các lĩnh vực khác.

Phẩm chất đạo đức của người phạm tội có ý nghĩa quan trọng quyết định thái độ của người phạm tội sau khi thực hiện tội phạm cũng như khả năng cải tạo và khả năng tái phạm của họ.

Đặc điểm tâm lý người phạm tội

Đối với những người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB, những biểu hiện về nhu cầu, niềm ham muốn, ước vọng, cảm xúc, tình cảm không có sự khác biệt nào so với những người bình thường. Qua hành vi phạm tội của họ, thể hiện phần đông họ là những người có thói quen cầu thả, có khí chất nóng, dễ bốc đồng dẫn đến việc phạm tội.

Tâm lý cá nhân người phạm tội luôn chịu sự tác động của tình cảm cộng đồng, tâm trạng nhóm, tập quán, chính sự lạc hậu trong nhận thức chung của

cộng đồng đã tác động đến văn hoá đi đường của cá nhân, làm cho tội phạm về an toàn giao thông, tai nạn giao thông trở nên vẫn nạn.

Đặc điểm tâm lý của người phạm tội còn thể hiện thông qua thái độ của họ đối với pháp luật, trước trong và sau khi thực hiện tội phạm. Đa số người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB có sự hiểu biết về pháp luật không cao nhưng lại có thái độ không tôn trọng pháp luật. Thái độ ấy không phải bắt nguồn từ ý thức chống đối xã hội mà do thói quen của họ không muốn bị ràng buộc, bị hạn chế bởi bất kỳ một giới hạn nào. Sau khi thực hiện hành vi phạm tội, đa số các bị cáo thành khẩn khai báo, ăn năn hối cải về hành vi phạm tội của mình (301/307, chiếm 98,04% bị cáo), 06 trường hợp bị cáo không thừa nhận mình có lỗi đã gây ra hậu quả cho người bị hại, 04 trường hợp bị cáo bỏ trốn sau khi có quyết định khởi tố vụ án, khởi tố bị can, 02 trường hợp bị cáo hoàn toàn không nhớ rõ hành vi phạm tội của mình do say rượu, 02 bị cáo không thừa nhận đã có hành vi bỏ trốn khỏi hiện trường khi tai nạn xảy ra, 01 bị cáo có nghi ngờ về kết quả giám định tỷ lệ thương tật của người bị hại.

Từ những phân tích về nhân thân người phạm tội như trên, chúng ta thấy rằng những người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB không có sự khác biệt đáng kể so với những người bình thường. Điều đó, chứng tỏ một mặt công tác giáo dục, cải tạo họ không phải là một điều khó khăn nhưng mặt khác, nó lại cho thấy rằng bất kỳ người nào, chỉ cần một thoáng vô ý, bất cẩn cũng có thể trở thành người phạm tội. Chính vì vậy mà việc đấu tranh chống loại tội phạm này không đơn giản.

2.1.1.4. Nhận thức thông qua các đặc điểm nhân thân của nạn nhân tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Tội VPQĐ về TGGTĐB là một trong những loại tội phạm mà tình huống của việc thực hiện tội phạm thường có liên quan đến nhân thân và hành vi của nạn nhân.

Qua nghiên cứu 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang cho ta thấy thiệt hại cho tính mạng và sức khoẻ của 247 người (số người chết là 158 người và 89 người bị thương). Con số này lớn hơn nhiều so với những thiệt hại do nhóm tội xâm phạm tính mạng, sức khoẻ của con người gây ra.

Về độ tuổi, theo bảng 2.16 phần phụ lục, những người bị hại trong độ tuổi lao động, từ 18 đến 50 tuổi chiếm 84,80% trên tổng số nạn nhân của các vụ phạm tội VPQĐ về TGGTĐB. Trong 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015 thì có 97 người bị hại có hành vi VPQĐ về TGGTĐB. Vi phạm phổ biến nhất là say rượu khi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (56/97 trường hợp), không có giấy phép lái xe là 23/97 trường hợp. Ngoài ra, các trường hợp như: Chuyển hướng sai qui định, chạy quá tốc độ (bảng 2.17 - phần phụ lục).

Trong số 329 người bị hại, có 204 người đi xe mô tô, 17 người đi xe đạp, 54 người đi xe ô tô, 23 người đi bộ, 31 người còn lại đi trên các phương tiện khác như xe ba gác, xe kéo, đứng trên lề đường, trong nhà hay thậm chí ngã trên đường.

2.1.1.5. Nhận thức thông qua mối quan hệ giữa người thực hiện hành vi phạm tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ và người bị hại

Theo thống kê tại bảng 2.16 phần phụ lục, giữa người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB với người bị hại đa phần là những người hoàn toàn xa lạ (chiếm 57,75%), 15/329 trường hợp người bị hại và người thực hiện hành vi phạm tội có quan hệ gia đình, 59 trường hợp có quan hệ họ hàng và 65 trường hợp giữa người bị hại với người thực hiện hành vi phạm tội có quen biết (chủ yếu là bạn bè, đồng nghiệp). Tất nhiên, đối với bị cáo, khi hành vi của họ gây ra thiệt hại cho chính những người thân của mình, họ sẽ gánh chịu hậu quả nặng nề hơn bất cứ sự trừng phạt nào của pháp luật.

Từ những đặc điểm tội phạm học của tội VPQĐ về TGGTĐB đã phân tích như vừa nêu trên, chúng ta nhận thức được những yếu tố quan trọng tác động đến hành vi của người phạm tội và có những thông tin ban đầu về những đặc điểm riêng của tội VPQĐ về TGGTĐB trong thời gian qua tại tỉnh Tiền Giang. Trên cơ sở đó, có thể phân loại người thực hiện hành vi phạm tội cũng như người bị hại, xác định được những hành vi vi phạm phổ biến, những người, nhóm người có nguy cơ thực hiện hành vi phạm tội v.v... Đây là những thông tin có ý nghĩa trong việc định hình những phương án cụ thể để phục vụ cho công tác phòng chống loại tội phạm này.

2.1.2. Thực trạng làm sáng tỏ nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

2.1.2.1. Đối với ngành Công an nhân dân, nhất là lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ và Cơ quan điều tra

Đây là lực lượng nòng cốt, chủ công trong đấu tranh phòng ngừa tội phạm nói chung và tội phạm VPQĐ về TGGTĐB nói riêng. Tuy nhiên, công tác phòng, chống tội phạm VPQĐ về TGGTĐB của ngành Công an còn nhiều thiếu sót biểu hiện ở những vấn đề sau:

Việc tiếp nhận thông tin, xử lý tố giác, tin báo về tội phạm còn lúng túng, chưa triệt để. Các cơ quan đã bố trí nhiều hòm thư tố giác tội phạm nhưng mang tính hình thức, không phát huy được tác dụng, có nơi chìa khóa để mở hòm thư bị gỉ sét...

Sự phối hợp giữa các bộ phận nghiệp vụ trong cùng lực lượng Công an và các ngành, các cấp trong thực hiện các biện pháp phòng, chống chưa đồng bộ nhất là trong quản lý, xử lý những người phạm tội.

Lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ và Cơ quan điều tra trên địa bàn tỉnh chưa thực sự tích cực, quyết liệt trong công tác tuần tra nhằm đấu tranh phòng, chống tội phạm VPQĐ về TGGTĐB, dẫn đến tình trạng vi phạm giao

thông xảy ra nhiều. Đây cũng là một nguyên nhân dẫn đến tội phạm vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

2.1.2.2. Đối với Viện kiểm sát nhân dân

Với chức năng thực hành quyền công tố, kiểm sát hoạt động tư pháp được Hiến pháp qui định, trong thời gian qua, công tác phòng, chống tội phạm, Viện kiểm sát hai cấp đã làm khá tốt công tác này. Tuy nhiên, qua thực tế còn bộc lộ một số hạn chế sau:

Việc kiểm sát giải quyết tố giác, tin báo về tội phạm còn chưa chặt chẽ và triệt để. Một số tin báo quá hạn và tồn đọng kéo dài do không kịp thời trao đổi, đôn đốc Cơ quan điều tra giải quyết.

Một số Kiểm sát viên khi được phân công thực hành quyền công tố, kiểm sát điều tra các vụ án chưa tập trung nghiên cứu kỹ hồ sơ, chưa thực hiện đầy đủ các thao tác nghiệp vụ, các biện pháp kiểm sát chưa chặt chẽ ở giai đoạn điều tra, từ đó, dẫn đến chưa nắm vững các chứng cứ có trong hồ sơ vụ án làm cho quyết định truy tố gặp không ít khó khăn khi bảo vệ tại Tòa án.

Viện kiểm sát chưa chú ý đến các biện pháp phòng ngừa. Việc kiểm sát hoạt động thi hành án hình sự còn chưa được chú trọng, công tác kiểm sát các Nhà tạm giữ, Trại tạm giam và Trại giam còn hạn chế, chưa đi sâu vào nội dung kiểm sát việc thực hiện công tác giáo dục, cải tạo phạm nhân và các biện pháp tái hòa nhập cộng đồng cho người phạm tội. Từ đó, chưa đưa ra được các kiến nghị phòng ngừa vi phạm pháp luật và tội phạm để giải quyết vấn đề phòng ngừa tái phạm tội.

2.1.2.3. Đối với Tòa án nhân dân

Đội ngũ Thẩm phán có chất lượng không đồng đều, tình trạng một số Thẩm phán chưa tập trung nghiên cứu kỹ hồ sơ vụ án, việc xét xử tại phiên tòa đôi lúc chưa hiệu quả.

Lực lượng Hội thẩm nhân dân có trình độ pháp luật còn hạn chế, thực tế có nhiều Hội thẩm không nghiên cứu hồ sơ vụ án trước khi xét xử, nên thụ động phụ thuộc vào phán quyết của Thẩm phán - chủ tọa phiên tòa.

Các phiên tòa lưu động chưa được tổ chức nhiều, nhiều vụ án điển hình, dư luận xã hội quan tâm nhưng không được đưa ra xét xử lưu động, một số phiên tòa tổ chức mang tính hình thức, cố gắng chạy theo kế hoạch chỉ tiêu, thi đua. Do đó, chưa thu hút được sự quan tâm của nhân dân, ảnh hưởng đến mục đích phòng, chống và giáo dục, quản lý đối tượng, không thể hiện được vai trò trong việc tuyên truyền, phổ biến và giáo dục pháp luật đến người dân.

2.2. Thực trạng nguyên nhân và điều kiện khách quan của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Nguyên nhân và điều kiện khách quan của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ bao gồm: Môi trường gia đình, nhà trường và xã hội với Nhà nước là chủ thể quản lý cho đến nay đã chứng tỏ là một hệ thống phù hợp để tội phạm học nghiên cứu các yếu tố tích cực và tiêu cực tác động đến con người, đặc biệt là người phạm tội. Trong các môi trường đó, chức năng của các thiết chế gia đình, nhà trường và Nhà nước giữ vai trò là cơ sở để xem xét các yếu tố tiêu cực.

2.2.1. Những yếu tố tiêu cực thuộc môi trường gia đình

Kết quả nghiên cứu tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB tại tỉnh Tiền Giang thời gian qua cho thấy các yếu tố tiêu cực trong môi trường gia đình có những biểu hiện như sau:

Gia đình quá nuông chiều con cái: Cha mẹ trong loại gia đình này luôn quan tâm, chăm sóc, lo lắng con cái tất cả mọi việc. Tất cả những nhu cầu của con đều được cha mẹ đáp ứng đầy đủ theo nguyện vọng. Có gia đình sẵn sàng sử dụng tiền mua “siêu xe” cho con dù biết rõ các em chưa đủ tuổi hoặc chưa có giấy phép lái xe theo qui định. Loại gia đình này có tâm lý và lối sống đề cao giá trị vật chất, coi nhẹ giá trị tinh thần làm cho con em của họ có tâm lý sống ỷ lại,

thích đua đòi mà không hiểu được giá trị đồng tiền. Do đó, khi lớn lên các em thường không chịu nghe lời cha mẹ, có tư tưởng mọi việc đều được giải quyết bằng tiền và có thái độ chống đối pháp luật trong đó có Luật Giao thông đường bộ. Qua nghiên cứu 300 bản án trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (từ 2011-2015) nhận thấy có đến 78/307 bị cáo sống trong gia đình quá nuông chiều con cái.

Gia đình không chú trọng giáo dục con cái tuân thủ pháp luật giao thông: Cha, mẹ trong loại gia đình này đã có sự đầu tư, quan tâm đến con cái song họ lại thiếu sót hoặc không chú trọng đến việc giáo dục ý thức tuân thủ pháp luật giao thông cho con mình. Cha mẹ đã không khuyên nhủ, nhắc nhở, chấn chỉnh mà lại đồng tình với những hành vi vi phạm luật giao thông của con mình. Khi con cái vi phạm luật giao thông, nhiều cha mẹ đã can thiệp, xin các cơ quan chức năng bỏ qua lỗi hay thậm chí chống đối lại lực lượng thi hành công vụ. Theo thống kê từ 300 bản án cho thấy, có đến 61/307 bị cáo sống trong loại gia đình này.

Gia đình thiếu quan tâm con cái: Cha mẹ trong các gia đình này thường dành thời gian cho công việc, các mối quan hệ cho sự thăng tiến của mình... mà không quan tâm đến việc hình thành tư tưởng của các em. Việc nuôi dạy các em được giao cho ông bà, thầy cô... nên không nắm bắt rõ việc tham gia giao thông của các con. Cha mẹ thường giao phương tiện cho con tự điều khiển tham gia giao thông để thuận tiện cho công việc của mình. Từ đó, các em được tự do thể hiện bản thân nên không kiểm soát được hành vi dẫn đến vi phạm pháp luật giao thông. Qua nghiên cứu 300 bản án hình sự sơ thẩm cho thấy có đến 56/307 bị cáo sống trong loại gia đình này.

Gia đình thiếu tôn trọng nhau: Trong những gia đình này, các giá trị đạo đức bị coi thường, vợ coi thường chồng hoặc ngược lại, vợ chồng thường dùng những lời lẽ xúc phạm nhau; Con cái không nghe lời cha mẹ thậm chí coi thường cha mẹ. Từ đó các thành viên trong gia đình bất lực trong việc giáo dục, nhắc nhở các thành viên khác chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ. Qua 300

bản án cho ta thấy có đến 49/307 bị cáo sống trong các gia đình thiếu tôn trọng nhau.

Gia đình có người thân vi phạm pháp luật giao thông: Các em sống trong gia đình này hầu như không được cha mẹ giáo dục ý thức chấp hành pháp luật, đặc biệt là pháp luật giao thông. Hơn nữa, khi cha mẹ hoặc thành viên trong gia đình vi phạm luật giao thông sẽ không đủ tư cách giáo dục, có thể không giáo dục các em được. Từ đó, các em thường không am hiểu pháp luật, không có ý thức chấp hành pháp luật giao thông và lấy hình mẫu của cha mẹ để làm theo như: Vượt đèn đỏ, đi ngược chiều, điều khiển xe mô tô không đội mũ bảo hiểm... Thống kê từ 300 bản án hình sự cho thấy có đến 37/307 trường hợp bị cáo sống trong loại gia đình này.

Gia đình có cha mẹ thiếu gương mẫu: Các em sống trong gia đình này thường bắt chước cha mẹ khi họ không tuân thủ pháp luật, nhất là pháp luật giao thông đường bộ. Chẳng hạn, khi cha mẹ lưu thông trên đường cùng con nhưng lại vượt đèn đỏ, không đội mũ bảo hiểm, đi vào đường một chiều, có hành vi không chấp hành hoặc chống người thi hành công vụ... dẫn đến khi các em lớn lên sẽ có những hành vi như đã nêu. Thống kê 300 bản án hình sự sơ thẩm cho ta thấy có đến 26/307 bị cáo sống trong gia đình loại này.

2.2.2. Những yếu tố tiêu cực thuộc môi trường nhà trường

Thứ nhất, công tác giáo dục với mục tiêu hướng tới một xã hội pháp quyền, mọi công dân đều sống và làm việc theo pháp luật, việc đưa pháp luật đại cương và pháp luật giao thông vào giảng dạy ở nhà trường là cần thiết. Tuy nhiên, hiện nay ở nước ta nói chung và trên địa bàn tỉnh Tiền Giang nói riêng nội dung phổ biến, giáo dục pháp luật còn nhiều yếu kém, bất cập như: Dàn trải, nặng nề về phổ biến các quy định của pháp luật, không chú trọng đến việc rèn luyện kỹ năng vận dụng pháp luật giao thông vào các tình huống giao thông cụ thể cho học sinh, sinh viên và học viên.

Thứ hai, phương pháp giáo dục thụ động, mang tính áp đặt đã triệt tiêu sự sáng tạo của người học. Sự áp đặt luôn đi liền với sự chống đối, chính vì vậy giáo dục áp đặt sẽ hình thành nên xu hướng học đối phó và cao hơn là xu hướng chống đối của học sinh. Với chương trình giáo dục pháp luật về giao thông tại các trường học hiện nay còn thụ động, chưa có những kỹ năng thật sự hay dẫn đến học sinh không hứng thú với bài giảng, không tiếp thu và không nhớ được các nội dung truyền đạt.

Thứ ba, tình trạng vừa thừa, vừa thiếu giáo viên. Thiếu các giáo viên có trình độ, có tâm huyết với nghề, một số giáo viên coi nghề giáo viên như các nghề kiếm sống khác chứ không phải là nghề đào tạo ra những con người kế thừa tương lai đất nước. Có một số giáo viên có những hành vi thiếu chuẩn mực dẫn đến mất đi sự tôn trọng của học sinh dành cho mình. Khi học sinh coi thường thầy cô giáo thì sẽ không chú tâm, thậm chí xem thường những nội dung truyền đạt.

Từ đó cho thấy, người phạm tội VPQĐ về TGGTĐB chủ yếu rơi vào thành phần có trình độ văn hóa từ trung học cơ sở, tiểu học, không biết chữ chiếm tỷ lệ 66,58% tổng số bị cáo. Như vậy, những hạn chế của môi trường giáo dục rõ ràng là một trong những yếu tố rất quan trọng khiến cho tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang gia tăng trong thời gian tới.

2.2.3. Những yếu tố tiêu cực thuộc môi trường xã hội vĩ mô với Nhà nước là chủ thể quản lý

2.2.3.1. Yếu kém trong công tác quy hoạch, xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông

Theo số liệu của Sở GTVT tỉnh Tiền Giang thì tỷ lệ diện tích kết cấu hạ tầng giao thông trên diện tích đất chỉ đạt từ 5-7% so với yêu cầu quy hoạch là từ 20-25%. Do đó, tỷ lệ diện tích kết cấu hạ tầng giao thông trên diện tích đất như hiện nay còn quá thấp.

Chỉ tiêu diện tích đất cho giao thông tỉnh như hiện nay không theo kịp sự bùng nổ của phương tiện giao thông cá nhân. Việc đầu tư xây dựng các tuyến đường giao thông nông thôn chưa chú trọng nhiều đến các tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ. Các tiêu chuẩn như độ dốc, hệ số ma sát, tầm nhìn nơi đường cong, hành lang an toàn giao thông... hầu hết không đảm bảo theo tiêu chuẩn kỹ thuật. Qua nghiên cứu 300 bản án sơ thẩm, có 136 vụ xảy ra trên Quốc lộ chiếm 45,33%, 71 vụ xảy ra trên tỉnh lộ chiếm tỷ lệ 23,66%, 57 vụ xảy ra trên huyện lộ chiếm 19%, 36 vụ xảy ra trên đường đall nông thôn chiếm tỷ lệ 12,01%.

2.2.3.2. Hạn chế trong công tác giáo dục, tuyên truyền pháp luật giao thông đường bộ

Công tác tuyên truyền chủ yếu do một số cơ quan chức năng và cơ quan thông tin đại chúng thực hiện, chưa có sự tham gia tích cực và thường xuyên của Mặt trận Tổ quốc cũng như các tổ chức xã hội. Việc tuyên truyền, giáo dục còn mang tính chiến dịch và chưa phù hợp với từng vùng trong tỉnh.

Đội ngũ cán bộ làm công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật còn thiếu. Đa số là cán bộ kiêm nhiệm và chưa được đào tạo chuyên sâu về công tác tuyên truyền. Ngoài ra, kinh phí cho việc tuyên truyền, phổ biến pháp luật về giao thông còn eo hẹp đã ảnh hưởng đến hiệu quả của công tác tuyên truyền.

Tại báo cáo tổng kết năm 2015 của Phòng cảnh sát giao thông Công an tỉnh Tiền Giang cho thấy trong năm 2015 lực lượng Cảnh sát giao thông Công an tỉnh đã phối hợp tuyên truyền được 81 buổi cho 31.532 lượt người tham dự. Như vậy, tính trung bình mỗi tháng lực lượng Công an chỉ tuyên truyền được 07 buổi, số lượng này là rất ít so với nhu cầu được tuyên truyền phổ biến Luật Giao thông đường bộ. Riêng biên chế của Đội tuyên truyền, giải quyết tai nạn và xử lý vi phạm chỉ có 13 đồng chí, trong đó có 3 đồng chí làm công tác tuyên truyền nhưng chưa có đồng chí nào được đào tạo về công tác tuyên truyền.

2.2.3.3. Bất cập trong công tác quản lý đào tạo, sát hạch lái xe

Hiện nay công tác quản lý đào tạo, sát hạch lái xe tại tỉnh Tiền Giang vẫn còn bộc lộ một số tồn tại, hạn chế sau đây:

- Nội dung “Luật Giao thông và đạo đức người lái xe” chỉ được dạy một cách qua loa, hời hợt. Khi thực hành một số trung tâm khoán chi phí xăng dầu tập lái cho giáo viên dẫn đến học viên thực tập không đủ số lượng cây số. Hiện nay, trên thực tế, học viên học lái xe chỉ mới dừng lại ở mức độ học các thủ thuật để vượt qua các kỳ thi, đối với các kỹ năng xử lý trên đường và văn hóa giao thông chưa được chú trọng.

- Một số giáo viên làm công tác giảng dạy nhưng không có đầy đủ văn bằng, chứng chỉ hành nghề theo qui định. Một số giáo viên thường có hành vi phản giáo dục như: Cáo gắt, la mắng học viên khi các học viên thực hành sai động tác hoặc khi gặp phải tình huống ít gặp trên thực tế, cho học viên thực hành không đúng qui định khi tham gia giao thông đường bộ và vi phạm luật giao thông đường bộ.

2.2.4. Những yếu tố tiêu cực khác quan khác

2.2.4.1. Ảnh hưởng của khí hậu, thiên tai

Khí hậu ở tỉnh Tiền Giang là khí hậu nhiệt đới gió mùa, có hai mùa tương phản nhau là mùa khô và mùa mưa. Mùa khô bắt đầu từ tháng 12 đến tháng 4, mùa mưa bắt đầu từ tháng 5 đến tháng 11. Đồng thời, tỉnh Tiền Giang cùng với cả nước nói chung đang chịu những ảnh hưởng khắc nghiệt do sự biến đổi khí hậu toàn cầu.

Trong điều kiện trời mưa, tầm nhìn của người tham gia giao thông sẽ bị hạn chế, hệ số bám của mặt đường giảm sẽ làm giảm hiệu lực phanh của phương tiện. Thời tiết vào mùa mưa cũng thường gây nên những hư hỏng trên mặt đường, tạo thành những “ổ gà”, “ổ voi”, làm xê dịch, biến dạng các biển báo giao thông. Ngoài ra, đặc điểm hệ thống giao thông đường bộ tỉnh Tiền Giang thường cặp với hệ thống sông ngòi, nên khi đến mùa lũ cũng thường làm hư hại

công trình giao thông đường bộ ảnh hưởng đến ATGT... Trong số 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGĐB được nghiên cứu thì có 05 bản án do ảnh hưởng của điều kiện thời tiết gây ra.

2.2.4.2. Ảnh hưởng của địa lý, dân cư

- Về vị trí địa lý: Tiền Giang là tỉnh thuộc Vùng đồng bằng sông Cửu Long. Phía Bắc và Đông Bắc giáp Long An và thành phố Hồ Chí Minh, phía Tây giáp Đồng Tháp, phía Nam giáp Bến Tre và Vĩnh Long, phía Đông giáp biển Đông. Tiền Giang có diện tích tự nhiên là 2.481,77 km², chiếm khoảng 6% diện tích Đồng bằng sông Cửu Long, 0,7% diện tích cả nước. Với vị trí địa lý trên đã tạo điều kiện thuận lợi đến sự phát triển GTVT, nhất là giao thông đường bộ, góp phần làm cho hoạt động giao thông trên địa bàn tỉnh diễn ra nhộn nhịp song cũng tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây ra TNGT và tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

- Về dân cư: Dân số tỉnh Tiền Giang hiện nay khoảng 1.748.517 người, đứng hàng thứ 3 của Vùng đồng bằng sông Cửu Long. Ngoài ra, với 15 cụm khu công nghiệp đang hoạt động trên địa bàn tỉnh đã thu hút số lượng lớn người lao động làm việc, sinh sống. Số người này phần lớn là ở nông thôn, nhiều người thiếu hiểu biết về Luật giao thông đường bộ làm cho tình hình TTATGT ở địa bàn trở nên phức tạp. Trong số 300 bản án VPQĐ về TGGTĐB được nghiên cứu thì có tới 23 bản án có ảnh hưởng bởi yếu tố địa lý, dân cư.

2.3. Thực trạng nguyên nhân và điều kiện chủ quan của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

2.3.1. Nguyên nhân và điều kiện thuộc về ý thức chủ quan của người phạm tội

Ý thức nói chung và ý thức pháp luật của cá nhân có vai trò điều chỉnh hành vi xã hội của cá nhân. Người đã thực hiện hành vi VPQĐ về TGGTĐB thì

người đó không thể không có sai lệch trong ý thức pháp luật của bản thân họ. Những sai lệch này được biểu hiện cụ thể ở những dạng sau:

Thứ nhất, thái độ và cách hành xử khinh thường các nguyên tắc an toàn giao thông. Dạng này được biểu hiện bằng các hành vi như: Coi thường các qui định của pháp luật, thực hiện các qui định của pháp luật một cách đối phó, thể hiện mình bằng các hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông. Trong tổng số 307 bị cáo được nghiên cứu, chúng ta thấy rằng có tới 185/307 bị cáo chiếm tỷ lệ 60,26% phạm tội do khinh thường các nguyên tắc an toàn giao thông.

Diễn hình tại bản án số 101/2012/HSST ngày 16/11/2012 của Tòa án nhân dân huyện Cái Bè, có nội dung như sau: Khoảng 18 giờ 30 phút, ngày 15 tháng 3 năm 2012, Huỳnh Minh Thế, sinh năm 1984, đăng ký thường trú ấp Hậu Phú 1, xã Hậu Mỹ Bắc A, huyện Cái Bè, tỉnh Tiền Giang sau khi đã có uống rượu thì điều khiển xe mô tô biển số 63H6-8974 lưu thông trên đường tỉnh 875, hướng ngã tư Văn Cang đi thị trấn Cái Bè. Khi Thế điều khiển xe đến km 02+300m, thuộc khu 4, thị trấn Cái Bè, huyện Cái Bè trong điều kiện trời tối, tầm nhìn bị hạn chế nhưng Thế vẫn không giảm tốc độ để phòng tránh tai nạn giao thông mà vẫn điều khiển xe với vận tốc cao khoảng 50km/h và không chú ý quan sát phía trước nên để xe do Thế điều khiển đụng vào phía sau xe đạp do bà Lâm Bạch Liên điều khiển lưu thông phía trước cùng chiều gây tai nạn. Hậu quả: Thế bị chấn thương nhẹ, bà Liên bị thương nặng đến ngày 16/3/2012 thì chết tại Bệnh viện Chợ Rẫy. Theo kết quả xét nghiệm của Bệnh viện đa khoa huyện Cái Bè xác định nồng độ cồn trong máu của Huỳnh Minh Thế khi nhập viện cấp cứu ngày 15/03/2012 là 143 miligam/100 mililit máu (Luật Giao thông đường bộ năm 2008 quy định nồng độ cồn không được vượt quá 50 miligam/100 mililit máu).

Thứ hai, thông qua việc nghiên cứu 300 bản án sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGTĐB, nhận thấy những người phạm tội là những người tham gia giao thông bằng xe mô tô, ô tô và các loại xe khác. Nguyên nhân gây ra các vụ phạm tội

VPQĐ về TGGTĐB là do lỗi chủ quan của người tham gia giao thông, quá tự tin vào tay lái và khả năng xử lý tình huống của bản thân, chủ quan có thể ngăn ngừa các hậu quả.

Diễn hình là vụ án tại bản án số 47/2011/HSST ngày 14/6/2011 của Tòa án nhân dân huyện Cái Bè có nội dung sau: Khoảng 14 giờ 45 phút ngày 26 tháng 01 năm 2011, Phạm Văn Chung, sinh năm 1967, đăng ký thường trú ấp Mỹ Nghĩa 1, xã Mỹ Đức Tây, huyện Cái Bè, tỉnh Tiền Giang điều khiển xe mô tô biển số 63X7 – 8394 chở phía sau Nguyễn Hoàng Tâm, sinh năm 1972, đăng ký thường trú cùng ấp đi trên đường dall nông thôn hướng từ khách sạn Trịnh Gia ra Quốc lộ 1 thuộc km 2012 +250m, tọa lạc ấp Mỹ Phú, xã Thiện Trí, huyện Cái Bè, tỉnh Tiền Giang. Lúc này có xe ô tô tải biển số 66S-3665 do anh Nguyễn Văn Hậu điều khiển lưu thông trên Quốc lộ 1 theo hướng Mỹ Thuận đi Trung Lương chạy đến, Chung nghĩ sẽ điều khiển xe lên được Quốc lộ trước nên không nhường đường cho xe của anh Hậu đang điều khiển mà vẫn cho xe chạy lên Quốc lộ 1 dẫn đến xe của Chung điều khiển đã đụng vào bên phải xe ô tô biển số 66S-3665. Hậu quả Chung và anh Tâm bị thương nặng, đến 16 giờ cùng ngày thì anh Tâm chết tại Bệnh viện đa khoa huyện Cái Bè.

2.3.2. Những hạn chế, yếu kém trong công tác điều tra, truy tố, xét xử các đối tượng phạm tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Những khuyết điểm trong công tác điều tra, truy tố và xét xử sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến dư luận xã hội, đồng thời cũng ảnh hưởng đến ý thức tuân thủ pháp luật giao thông đường bộ và công tác phòng ngừa TNGT và tội VPQĐ về TGGTĐB. Thời gian qua, hoạt động điều tra, truy tố và xét xử tội VPQĐ về TGGTĐB tại tỉnh Tiền Giang còn một số tồn tại, hạn chế sau:

- Hiện nay, ở một vài nơi thuộc Công an cấp huyện còn bố trí cán bộ trực ban không chuyên trách dẫn đến khi nhận được tin báo thì còn vào sổ sơ sài, không chính xác dẫn đến thiếu thông tin trong việc đánh giá sơ bộ ban đầu vụ tai nạn giao thông đường bộ và làm cơ sở để các cơ quan tiến hành tố tụng thực hiện

nhiệm vụ tiếp theo sau đó. Theo kết quả thống kê của Phòng CSGT Công an tỉnh Tiền Giang, trong năm 2015 xảy ra 331 vụ TNGT thì có tới 03 vụ (chiếm 0,9%) cán bộ nhận tin không chính xác dẫn đến các cơ quan không tiến hành khám nghiệm hiện trường kịp thời. Điều này làm giảm hiệu quả phòng, chống tội phạm.

- Trình độ của các cán bộ tham gia khám nghiệm ở một số đơn vị cấp huyện còn hạn chế. Trong quá trình khám nghiệm cũng như quá trình điều tra chưa thật sự tỷ mỉ, khách quan, toàn diện dẫn đến chưa thu thập hết các chứng cứ theo qui định, nhiều dấu vết bị bỏ qua, làm cho hồ sơ chưa chặt chẽ, nhiều vụ không thể truy tố, xét xử được.

Diễn hình tại bản án số 06/2013/HSST ngày 28/01/2013 của Tòa án nhân dân huyện Cái Bè, tỉnh Tiền Giang: Khoảng 12 giờ 15 phút ngày 29/01/2012, Lê Minh Tuấn điều khiển xe mô tô biển số 63V6-8777 khi Tuấn chưa có giấy phép lái xe theo qui định chở Nguyễn Thị Bình Nhi, sinh năm 1996, đăng ký thường trú tại ấp 1, xã Tân Thanh, huyện Cái Bè, tỉnh Tiền Giang lưu thông trên quốc lộ 30 hướng xã An Thái Trung, huyện Cái Bè đi huyện Cao Lãnh, tỉnh Đồng Tháp. Khi đến km 04+900 thuộc ấp 4, xã Tân Thanh, huyện Cái Bè, tỉnh Tiền Giang, Tuấn lái xe 63V6-8777 rẽ sang trái để vượt qua xe mô tô biển số 66L8-7801 do Đặng Minh Nhật điều khiển đang lưu thông phía trước cùng chiều thì xe 63V6-8777 do Tuấn điều khiển đụng vào đuôi xe mô tô 66L8-7801 làm cho xe mô tô 66L8-7801 và anh Nhật ngã vào lề phải còn xe mô tô 63V6-8777 cùng Tuấn và Nhi ngã ra trái đường. Lúc này xe ô tô biển số 52V-8472 do Trương Quang Luyến điều khiển lưu thông theo chiều ngược lại chạy đến đụng vào xe mô tô 63V6-8777 và Nhi gây tai nạn. Hậu quả: Nhi bị thương nặng và chết tại Phòng khám đa khoa khu vực An Thái Trung.

Ngày 16/11/2012, VKSND huyện Cái Bè chuyển hồ sơ sang TAND huyện Cái Bè để truy tố Tuấn. Đến ngày 30/11/2012, TAND ra quyết định trả hồ sơ điều tra bổ sung số 103/2012/HSST-QĐ cho VKSND với yêu cầu: *Điều tra làm rõ hành vi của Trương Quang Luyến là tài xế xe ô tô biển số 52V-8472 có*

phạm tội “Vi phạm qui định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” cùng với bị cáo Lê Minh Tuấn không. Ngày 04/12/2012, VKSND huyện Cái Bè đã trả hồ sơ cho CQCSĐT Công an huyện Cái Bè để làm rõ yêu cầu trên. Sau khi điều tra, VKSND xác định hành vi của Luyến chỉ vi phạm hành chính, không cấu thành tội phạm nên không truy tố Luyến.

- Trên thực tế thời gian qua, đối với các vụ án VPQĐ về TGGTĐB được xét xử, có nhiều vụ án hành vi phạm tội giống nhau, thiệt hại giống nhau nhưng Tòa án lại xử các bị cáo với mức án nặng nhẹ khác nhau. Việc Tòa án xét xử khác nhau là dựa trên mức độ nguy hiểm của hành vi, các tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ... Song, cũng không loại trừ các bị cáo có mối quan hệ với các cơ quan tiến hành tố tụng, từ đó bản án đã tuyên không thể hiện được sự công bằng và nghiêm minh của pháp luật.

Kết luận Chương 2

Tình hình tội phạm trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015 diễn biến khá nghiêm trọng và có xu hướng gia tăng. Tuy nhiên, tỷ lệ số vụ án tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang không cao, chiếm 13,58% trên tổng số vụ án hình sự đã xét xử. Trong Chương 2, luận văn đã đi sâu phân tích thực trạng nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

Đối tượng tác động của tội phạm hướng đến là sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và sự an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác. Thời gian phạm tội thường xảy ra từ 18 đến 24 giờ. Người phạm tội chủ yếu là phạm tội lần đầu, chưa có tiền án, tiền sự. Về độ tuổi của người phạm tội chủ yếu ở độ tuổi lao động từ 18 đến 30 tuổi. Người phạm tội có trình độ học vấn thấp và hầu hết là nam giới. Người phạm tội thường sử dụng các chất kích thích như bia, rượu.

Những nội dung được phân tích, trình bày tại Chương 2 làm cơ sở cho việc dự báo nguyên nhân và điều kiện, đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động phòng ngừa tội phạm VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang trong Chương 3.

Chương 3

CÁC GIẢI PHÁP KHẮC PHỤC NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUI ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH TIỀN GIANG

3.1. Dự báo tình hình, nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

3.1.1. Cơ sở dự báo

Dự báo tội phạm là việc đưa ra những phán đoán khoa học về khả năng diễn biến của tình hình tội phạm (xu hướng, mức độ, cơ cấu, phương thức, thủ đoạn hoạt động của tội phạm...) sẽ diễn ra trong tương lai nhằm đề ra các giải pháp chủ động phòng ngừa, ngăn chặn tình trạng đó [25, tr 173].

Dự báo cung cấp những thông tin về mọi mặt của tình hình tội phạm trong tương lai cho việc xây dựng kế hoạch dài hạn đấu tranh phòng và chống tội phạm. Xác định những diễn biến trong tương lai của tình hình tội phạm cũng như những yếu tố ảnh hưởng đến tình hình tội phạm. Xác định khả năng xuất hiện những loại tội phạm mới cũng như khả năng mất đi hoặc giảm hẳn của loại tội phạm cụ thể trước những khả năng biến đổi trong đời sống xã hội. Mục đích dự báo phải cụ thể đối với từng kế hoạch dự báo. Chúng không phải là cố định mà cần phải thay đổi, chỉnh lý liên tục cũng như sự liên tục của quá trình dự báo tình hình tội phạm [41, tr 148].

Tai nạn giao thông đường bộ nói chung và tội phạm VPQĐ về TGGTĐB nói riêng là một hiện tượng xã hội, xuất hiện trong hoạt động giao thông, vận tải hàng hóa phục vụ đời sống của con người... Để có thể dự báo tình hình tội phạm VPQĐ về TGGTĐB trong những năm tới được chính xác, khách quan cần phải dựa trên các căn cứ khoa học. Đó là các dữ liệu thông tin cần thiết về diễn biến của tình hình TNGT đường bộ, về động thái của tội phạm và đối tượng phạm tội; Dựa trên các yếu tố chính trị, kinh tế, văn hóa - xã hội có liên quan; Nhân tố con người, phương tiện, cơ sở hạ tầng và thực trạng phòng,

chống tội phạm VPQĐ về TGGTĐB của các lực lượng chức năng... Từ đó, có thể dự báo tình hình tội phạm VPQĐ về TGGTĐB và những yếu tố có ảnh hưởng đến hiệu quả phòng ngừa...

Ngày 15/11/2002, Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 162/2002/QĐ-TTg phê duyệt quy hoạch phát triển ngành GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020. Theo quy hoạch chung đó thì hoạt động giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang ngày càng phát triển.

Để kết quả dự báo tình hình tội phạm nói chung, tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng có độ tin cậy và tương đối chính xác, người nghiên cứu đã dựa trên những cơ sở sau đây:

- Những số liệu phản ánh tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trong thời gian qua trên địa bàn tỉnh Tiền Giang. Đây là một trong những cơ sở quan trọng giúp chủ thể phòng ngừa tội phạm thấy được những vấn đề có tính quy luật về tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB xảy ra trên địa bàn, trên cơ sở đó để phán đoán tình hình tội phạm này trong thời gian tới.

- Những số liệu, tài liệu phản ánh về tình hình kinh tế, chính trị, văn hóa, xã hội của tỉnh Tiền Giang có ảnh hưởng, tác động đến tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB. Đây cũng là một trong những vấn đề cần phải nghiên cứu khi dự báo tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB vì muốn biết được tội phạm này sẽ diễn ra như thế nào trong thời gian tới cần phải nắm bắt được xu hướng phát triển kinh tế, chính trị, văn hóa, xã hội của tỉnh Tiền Giang trong những năm tới. Đây là những yếu tố sẽ tác động, ảnh hưởng đến tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

- Tài liệu phản ánh kết quả công tác phòng, chống tội phạm nói chung, tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng của các cơ quan chức năng trên địa bàn tỉnh Tiền Giang.

- Những tài liệu liên quan đến việc xây dựng, kiện toàn các cơ quan bảo vệ pháp luật, các tổ chức đoàn thể xã hội có trách nhiệm phòng ngừa tội phạm, nhất là các cơ quan tư pháp hình sự (Cơ quan điều tra, Viện kiểm sát, Tòa án). Đây là những cơ quan có chức năng trực tiếp phòng, chống tội phạm và giữ vai trò nòng cốt trong công tác phòng, chống tội phạm. Do vậy, việc xây dựng, kiện toàn tổ chức bộ máy các cơ quan bảo vệ pháp luật sẽ tác động, ảnh hưởng đến hiệu quả phòng, chống tội phạm và vì vậy cũng ảnh hưởng đến tình hình tội phạm trong tương lai.

3.1.2. Nội dung dự báo

3.1.2.1. Dự báo thông số về lượng của tình hình tội phạm vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang

Trong thời gian tới, đối tượng tham gia giao thông sẽ phát triển mạnh cả về số lượng và thành phần đối tượng tham gia bao gồm: người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật và người đi bộ trên đường bộ. Hiện nay, hoạt động giao thông cơ giới ở các vùng nông thôn đang phát triển mạnh như: mô tô, xe gắn máy và nhất là xe đạp điện. Tuy nhiên, một bộ phận những người điều khiển mô tô, xe gắn máy, xe đạp điện còn chưa hiểu luật và không đội mũ bảo hiểm, nhiều người không có giấy phép lái xe theo qui định, không nắm vững kỹ năng điều khiển xe, không chấp hành đúng luật GTĐB khi tham gia giao thông và việc vi phạm các qui định của pháp luật giao thông khá phổ biến.

Về phương tiện giao thông: Thực hiện mục tiêu Đại hội Đảng bộ tỉnh Tiền Giang lần thứ X và tầm nhìn đến năm 2020 đặt ra là Tiền Giang trở thành tỉnh phát triển trong vùng Đồng bằng sông Cửu Long. Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, nhất là mô tô, xe gắn máy và xe đạp điện tăng nhanh về số lượng, chủng loại. Số lượng xe gắn máy và xe đạp điện tiếp tục tăng cao, không chỉ ở đô thị mà cả ở nông thôn do nhiều nguyên nhân: Kinh tế dần phục hồi, đời sống nhân dân được cải thiện; Các vùng nông thôn, vùng sâu, vùng xa điều kiện

về hạ tầng giao thông còn kém, chưa có phương tiện vận tải công cộng thì phương tiện giao thông chủ yếu vẫn là các loại xe gắn máy hai bánh... Đặc biệt, các loại xe ô tô cá nhân sẽ tăng đột biến không chỉ ở đô thị mà cả ở nông thôn do lộ trình cắt giảm thuế, dẫn đến sự cạnh tranh giảm giá xe ô tô giữa các doanh nghiệp lắp ráp xe trong nước cũng như nhập khẩu. Do đó, với chiều hướng phương tiện ô tô, mô tô gia tăng như hiện nay thì tình hình TNGT đường bộ nói chung và tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng sẽ có chiều hướng gia tăng về số vụ và mức độ thiệt hại.

Về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ cũng có những chuyển biến, phát triển, mở rộng về số lượng và chất lượng, tạo thuận lợi cho đi lại, phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội... Song, do điều kiện kinh tế hạn chế, việc phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và tổ chức mạng lưới giao thông ở địa phương chưa đáp ứng với sự gia tăng của phương tiện và nhu cầu đi lại của Nhân dân. Đặc biệt trong những năm tới hoạt động giao thông vận tải trên các tuyến Quốc lộ 1, Quốc lộ 30, Quốc lộ 50, Quốc lộ 60 và tuyến cao tốc Mỹ Thuận - thành phố Hồ Chí Minh hoàn thành dẫn đến việc tăng lên cả về phương tiện và người tham gia giao thông.

Công tác tổ chức giao thông, quản lý TTATGT đường bộ của cơ quan chức năng cũng sẽ được tăng cường. Tuy nhiên, công tác này vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu thực tiễn. Sự tăng nhanh của phương tiện giao thông, hoạt động giao thông vận tải phát triển và không tuân thủ pháp luật giao thông còn khá phổ biến nên việc quản lý TTATGT đường bộ của các cơ quan chức năng còn nhiều tồn tại và gặp khó khăn trong những năm tới. Số lượng, trình độ cán bộ, trang thiết bị, kỹ thuật cũng như hệ thống văn bản pháp luật liên quan đến hoạt động của các cơ quan chức năng về phòng ngừa tội phạm VPQĐ về TGGTĐB sẽ chưa có những thay đổi đáng kể. Do đó, trong thời gian tới, sự gia tăng TNGT và tội phạm VPQĐ về TGGTĐB vẫn còn diễn ra...

Trong những năm tới, nhờ sự vào cuộc mạnh mẽ của các cơ quan chức năng, ý thức chấp hành các quy tắc về ATGT của người tham gia giao thông nói chung, người điều khiển phương tiện giao thông nói riêng dự báo sẽ được nâng lên. Các cấp ủy Đảng, chính quyền, đoàn thể các cấp và các cơ quan chức năng sẽ triển khai thực hiện quyết liệt hơn nữa Chỉ thị số 18-CT/TW của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng trong công tác đảm bảo TTATGT, Nghị quyết 32/2007/NQ-CP của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, Nghị quyết 88/2011/NQ-CP của Chính phủ về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm đảm bảo trật tự an toàn giao thông, các nghị định của Chính phủ về xử lý vi phạm hành chính trên lĩnh vực TTATGT. Với chương trình, kế hoạch hành động quyết liệt của các ngành, các cấp trên địa bàn tỉnh, dự báo tình hình TNGT không có sự gia tăng đột biến, nhưng không ổn định, bền vững, lúc tăng lúc giảm, tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng về số vụ, số người chết, số người bị thương và thiệt hại về tài sản. Trong những năm tới, số vụ TNGT rất nghiêm trọng dự báo rất khó giảm một cách bền vững, do đó tội phạm VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang dự báo sẽ diễn biến phức tạp...

3.1.2.2. Dự báo thông số về chất của tình hình tội phạm vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang

Chủ thể của tội phạm VPQĐ về TGGTĐB trong những năm tới cơ bản không có thay đổi lớn so với thực tế đã xảy ra và đã được luận văn đề cập ở Chương 2, vẫn chủ yếu do các đối tượng từ 18 đến dưới 30 tuổi gây ra. Tuy nhiên, cũng có những thay đổi nhất định về thành phần đối tượng, do Bộ luật Hình sự 2015 qui định đối tượng là người tham gia giao thông đường bộ, do đó chủ thể của tội phạm sẽ xuất hiện thêm người đi bộ trên đường bộ khi tham gia giao thông.

Đồng thời điều kiện đời sống vật chất xã hội ngày càng cao, nên thành phần đối tượng là học sinh phổ thông trung học, phụ nữ, thanh thiếu niên sẽ có

điều kiện trang bị các phương tiện cá nhân không chỉ mô tô, xe đạp điện mà cả ô tô, sử dụng xe cơ giới nhiều hơn và số người này sẽ tham gia giao thông nhiều hơn. Có thể dự báo đối tượng phạm tội VPQĐ về TGGTĐB trong tương lai do nữ giới và thanh thiếu niên sẽ tăng lên, chiếm tỷ lệ lớn hơn so với hiện nay.

Mặc khác, trong những năm tiếp theo, xe đạp điện tham gia giao thông cũng sẽ tăng do thân thiện với môi trường nên nhiều người sử dụng. Đáng chú ý, phương tiện xe đạp điện tham gia hoạt động vận tải có thể đạt tốc độ 40 km/h nhưng hệ thống phanh và đèn tín hiệu không đảm bảo, tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây TNGT với hậu quả nghiêm trọng. Vì vậy, trong những năm tới tội phạm VPQĐ về TGGTĐB sử dụng phương tiện xe đạp điện dự báo gia tăng.

Về lỗi trong các vụ TNGT trên địa bàn tỉnh trong thời gian tới sẽ tồn tại nhiều lỗi khác nhau nhưng nổi lên vẫn là các lỗi vi phạm quy tắc đảm bảo TTATGT, cụ thể như: Chạy quá tốc độ qui định, đi không đúng phần đường, tránh, vượt không đúng qui định, chuyển hướng không đúng qui định... Bên cạnh đó, tình trạng uống rượu, bia quá nồng độ qui định, sử dụng chất kích thích khi TGGTĐB gây TNGT nghiêm trọng cũng có chiều hướng gia tăng. Về lỗi, chủ yếu đều thuộc về ý thức chủ quan của người điều khiển phương tiện giao thông khi người tham gia giao thông không chấp hành các qui định của Luật Giao thông đường bộ; Tiếp theo là các yếu tố về kiểm tra an toàn giao thông của các phương tiện và các điều kiện bảo đảm khác về giao thông đường bộ. Nạn nhân chủ yếu của các vụ TNGT là người tham gia giao thông bằng phương tiện xe gắn máy, tiếp đến là người đi bộ; độ tuổi nhiều nhất từ 18 đến 50 tuổi; thời gian xảy ra chủ yếu vẫn là khoảng từ 18 đến 24 giờ.

3.1.2.3. Dự báo nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Dựa vào kết quả nghiên cứu thực trạng nhận thức của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang và kết quả xác định các yếu tố tiêu

cực thuộc về nguyên nhân và điều kiện của hiện tượng này đã được khái quát ở Chương 2, kết hợp với việc nắm bắt tình hình phát triển kinh tế - xã hội trên phạm vi toàn quốc và ở địa bàn nghiên cứu, cho phép dự báo tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang trong thời gian tới với những nội dung sau:

- Các yếu tố tiêu cực thuộc môi trường sống:

Yếu tố tiêu cực thuộc môi trường gia đình: Những yếu tố tiêu cực này sẽ tiếp tục tác động đến nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB. Đặc biệt, một số loại gia đình như: Gia đình quá nuông chiều con cái, gia đình không chú trọng giáo dục con cái tuân thủ pháp luật giao thông, gia đình thiếu quan tâm con cái, gia đình có người thân vi phạm pháp luật giao thông... tiếp tục tác động làm chuyển biến nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB.

Yếu tố tiêu cực thuộc môi trường nhà trường: Nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB sẽ bị tác động bởi những ảnh hưởng tiêu cực của môi trường nhà trường như: Nội dung phổ biến, giáo dục pháp luật còn dàn trải, chưa chú trọng đến các kỹ năng xử lý tình huống, phương pháp giáo dục còn thụ động, mang tính áp đặt và mang tính hình thức.

- Những hạn chế, yếu kém trong công tác quản lý nhà nước: Các lĩnh vực công tác như: Công tác quy hoạch, xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; Công tác giáo dục, tuyên truyền, phổ biến pháp luật giao thông đường bộ; Công tác quản lý đào tạo, sát hạch lái xe.

- Các yếu tố khí hậu, thiên tai, dân cư, địa lý và di hại của chế độ cũ tiếp tục tác động đến nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB, cụ thể:

Ảnh hưởng của khí hậu, thiên tai: Trong thời gian tới, Tiền Giang cũng như cả nước chịu sự ảnh hưởng của sự biến đổi khí hậu toàn cầu. Do đó thời tiết vào mùa mưa ở tỉnh Tiền Giang sẽ tiếp tục gây ra những hư hỏng trên mặt

đường, tạo ra những ổ gà, ổ voi, làm xê dịch, biến dạng các biển báo hiệu giao thông. Trong điều kiện trời mưa, người tham gia giao thông sẽ bị hạn chế tầm nhìn, hiệu lực phanh của phương tiện bị giảm khi hệ số bám của mặt đường giảm.

Ảnh hưởng của địa lý, dân cư: Tiền Giang là một tỉnh có dân số đông và có nhiều cụm công nghiệp nên thu hút một số lượng lớn người lao động từ địa phương khác đến làm việc và sinh sống. Số người này, đa phần từ quê ra nên không am hiểu luật giao thông kết hợp với sự phát triển mạng lưới giao thông trên địa bàn tỉnh sẽ tiềm ẩn nhiều yếu tố gây ra TNGT và đặc biệt là tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

- *Các yếu tố tiêu cực thuộc về ý thức chủ quan của người phạm tội:* Trong thời gian tới, những yếu tố tiêu cực, những sai lệch trong ý thức của người tham gia giao thông như: Khinh thường các nguyên toàn giao thông; Quá tự tin vào tay lái và khả năng xử lý tình huống của bản thân, chủ quan có thể ngăn ngừa các hậu quả. Công tác điều tra, truy tố, xét xử các đối tượng phạm tội VPQĐ về TGGTĐB của các cơ quan tiến hành tố tụng vẫn còn tồn tại những hạn chế, yếu kém. Đây là những nguyên nhân sâu xa và chủ yếu làm phát sinh tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang trong thời gian tới.

3.2. Giải pháp khắc phục nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

3.2.1. Giải pháp khắc phục nguyên nhân và điều kiện khách quan của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

Tội phạm học nói chung hay tội phạm học Mác-xít nói riêng đều có chung quan điểm về nguyên nhân, điều kiện của tình hình tội phạm: Đó là mối quan hệ nhân - quả. Phòng ngừa tội phạm có hai bộ phận: Một bộ phận gồm các biện pháp tác động vào “nhân”, được gọi là những biện pháp loại trừ tội phạm; một bộ phận khác gồm các biện pháp tác động vào “quả”, tức là phản ứng trực diện với hiện trạng của tình hình tội phạm, được gọi là những biện pháp ngăn chặn

(ngăn chặn không cho tội phạm xảy ra; ngăn chặn không cho tội phạm thực hiện được đến cùng và ngăn chặn không cho tái phạm). Hai tạo phần của phòng ngừa tội phạm không thể tách rời nhau, có quan hệ biện chứng với nhau, cùng tạo thành hệ thống tổng thể phòng ngừa tội phạm.

Từ cơ sở lý luận trên, kết hợp với nguyên nhân, điều kiện của tình hình tội phạm VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến 2015 (đã được làm rõ ở Chương 2), tác giả đề xuất một số giải pháp phòng ngừa tội phạm này trong thời gian tới như sau:

3.2.1.1. Khắc phục những yếu tố tiêu cực thuộc môi trường gia đình

Các khiếm khuyết trong môi trường gia đình có ảnh hưởng đến suy nghĩ, hành động của các thành viên trong gia đình. Để khắc phục các yếu tố tiêu cực này, cần thực hiện các biện pháp cụ thể sau:

Cha mẹ trong từng gia đình phải gương mẫu trong việc chấp hành pháp luật và giáo dục ý thức chấp hành pháp luật cho con cái trong gia đình. Thường xuyên quan tâm, chăm sóc, tìm hiểu tâm tư, nguyện vọng và nhu cầu của con trong cuộc sống để giáo dục và đáp ứng hợp lý các nhu cầu. Tránh tình trạng quá nuông chiều con cái. Nâng cao trách nhiệm của gia đình, phối hợp với nhà trường và xã hội trong việc quản lý, giáo dục con cái.

Hoàn thiện giáo dục trong gia đình. Duy trì phương pháp giáo dục theo truyền thống nhưng phải tiếp thu những cách giáo dục tiến bộ như: giáo dục tinh thần tự lập, trân trọng những giá trị của cuộc sống nhất là mạng sống của con người, cách ứng xử có văn hóa khi xảy ra va chạm trong giao thông...

Sở Thông tin - truyền thông phối hợp chính quyền địa phương các cấp, các tổ chức kinh tế - văn hóa - xã hội tiến hành các hoạt động văn hóa thiết thực. Đưa nội dung thực hiện nghiêm túc các quy định về an toàn giao thông vào việc xem xét bình bầu danh hiệu “Gia đình văn hóa”, “Tổ dân phố văn hóa”...

3.2.1.2. Khắc phục những yếu tố tiêu cực thuộc môi trường nhà trường

Nâng cao chất lượng dạy và học trong nhà trường. Đưa chương trình giáo dục về TTATGT vào chương trình học thông qua các hoạt động ngoại khóa. Nâng cao giáo dục ý thức pháp luật. Giáo dục pháp luật phải góp phần định hướng cho mỗi người về những việc không được làm và những việc bắt buộc phải thực hiện. Giáo dục con người ý thức tự giác trong việc thực hiện quyền và nghĩa vụ của công dân, trong đó có việc tích cực tham gia công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

- *Đổi mới nội dung dạy học:* Thay đổi phương pháp giáo dục thụ động. Bên cạnh việc giảng dạy văn hóa theo chương trình chung của toàn quốc, ngành giáo dục tỉnh Tiền Giang cần có những hình thức và phương thức giáo dục luật giao thông đường bộ một cách đa dạng và phù hợp với từng độ tuổi.

Đối với các em nhỏ tuổi: Vai trò quan trọng trong việc hình thành ý thức tham gia giao thông lành mạnh thuộc về gia đình và các lớp mẫu giáo. Hình thức và phương thức giáo dục cần đa dạng tùy thuộc vào độ tuổi và sở thích của các em: Hướng dẫn, phổ biến những quy tắc giao thông đơn giản, dễ hiểu, dễ nhớ; Những đồ chơi trong trường mẫu giáo liên quan đến đường phố có đèn xanh, đèn vàng, đèn đỏ...

Đối với lứa tuổi học sinh trung học: Khi nhận thức, tư duy đã hình thành và nâng lên một bước, mọi thứ xung quanh và nhất là môi trường giao thông được các em chiêm nghiệm, tư duy và đánh giá. Do vậy, các trường cần phải tạo môi trường nhà trường trật tự nề nếp và giao thông đúng luật, cần có chương trình với thời lượng và phương pháp phù hợp nhằm giáo dục về an toàn giao thông đường bộ, giáo dục bằng phương pháp thuyết phục các em không điều khiển phương tiện khi chưa đủ tuổi theo qui định...

Đối với lứa tuổi học sinh phổ thông và sinh viên: Kiến thức về tôn trọng quyền tự do về tính mạng, sức khỏe và tài sản con người, kiến thức về tôn trọng các giá trị xã hội trong đó có kiến thức về an toàn giao thông có vai trò hết sức to

lớn và cần bổ sung thêm, hoàn thiện thêm lối sống theo pháp luật và quy chuẩn xã hội khác.

- Đổi mới phương pháp dạy học: Giáo dục phải lấy người học làm trung tâm nhằm phát huy tính độc lập, sáng tạo, tự chủ của học sinh, sinh viên. Từng giáo viên phải tự mình thay đổi phương pháp giảng dạy cho phù hợp với việc đổi mới nội dung giảng dạy.

Nâng cao chất lượng và đạo đức của giáo viên. Khâu đào tạo và tuyển dụng giáo viên giảng dạy tại các trường trong tỉnh là quan trọng nhất. Giáo viên là người truyền đạt tri thức và đạo đức nên ngoài chuyên môn, các chứng chỉ theo qui định thì phải là người yêu nghề, có phẩm chất đạo đức tốt, có lối sống lành mạnh và phải là tấm gương sáng cho học sinh noi theo.

3.2.1.3. Khắc phục các nguyên nhân và điều kiện thuộc môi trường xã hội vĩ mô với Nhà nước là chủ thể quản lý

a) Khắc phục hạn chế, tiêu cực trong công tác quy hoạch, xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông

- Nâng cao hiệu quả an toàn của kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Phát triển các ngành kinh tế của địa phương, đẩy mạnh cải cách hành chính, đơn giản hóa các thủ tục nhằm tạo ra môi trường thu hút đầu tư; triển khai có hiệu quả các dự án phát triển đô thị, giao thông vận tải, giao thông công cộng, thu hút đầu tư vào các dự án phát triển cơ sở hạ tầng, cải thiện đời sống Nhân dân. Đầu tư kinh phí để khắc phục tình trạng xuống cấp của hệ thống GTĐB trên toàn tỉnh. Nâng cao chất lượng của công tác kiểm định trên tất cả các khâu thiết kế, duy tu, bảo dưỡng đường bộ.

Tăng cường phối hợp quản lý cơ sở hạ tầng, chú ý phát triển hệ thống giao thông ở các địa bàn vùng sâu, vùng xa; đẩy mạnh nâng cấp hệ thống giao thông các tuyến trọng điểm, nhất là thực hiện việc nâng cấp Quốc lộ 1, Quốc lộ 30, Quốc lộ 60, các hệ thống tỉnh lộ, huyện lộ và đường giao thông nông thôn...

Thực hiện việc bố trí, lắp đặt hệ thống biển báo giao thông, tín hiệu đèn giao thông để đảm bảo tính đồng bộ của hệ thống giao thông và tín hiệu, biển báo giao thông.

Sử dụng có hiệu quả nguồn kinh phí do trung ương cấp, bố trí hợp lý ngân sách địa phương, huy động nguồn lực từ các tổ chức, doanh nghiệp và Nhân dân vào phát triển giao thông, đô thị, giáo dục, tuyên truyền pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông.

- Nâng cao chất lượng an toàn giao thông đường bộ

Mức độ phù hợp giữa hạ tầng GTĐB và PTGTĐB luôn là yếu tố quyết định đối với môi trường giao thông đường bộ. Vì vậy, nâng cao độ an toàn của PTGTĐB là một biện pháp hữu hiệu giải quyết sự mất cân đối giữa PTGTĐB và hệ thống đường bộ. Độ an toàn của PTGTĐB không phải chỉ là tính hiện đại của nó mà còn là độ tương thích của nó với hệ thống đường bộ. Do đó, Nhà nước cần phải có những quy định chặt chẽ để khống chế sự phát triển đột biến và quản lý các phương tiện này, đặc biệt là xe mô tô. Bên cạnh đó, cũng cần thực hiện các biện pháp để hạn chế và tiến đến việc loại trừ các loại xe cải tiến, xe công nông, xe không có nguồn gốc xuất xứ tham gia giao thông. Xử lý nghiêm các hành vi tự ý thay đổi kết cấu, tính năng của phương tiện.

Tiếp tục tăng cường cơ sở vật chất cho trạm đăng kiểm, đầu tư ứng dụng khoa học công nghệ theo chiều sâu, tăng cường các hạn mục kiểm tra bằng thiết bị. Nâng cao trình độ nghiệp vụ cho những người làm công tác đăng kiểm, kiểm định đồng thời kiên quyết chống mọi biểu hiện tiêu cực trong công tác này.

b) Khắc phục hạn chế trong công tác tuyên truyền pháp luật giao thông đường bộ

Phát huy vai trò của Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam tỉnh Tiền Giang, các tổ chức chính trị - xã hội, các đoàn thể trong công tác tuyên truyền, vận động nhân dân tham gia công tác TTATGT; Đẩy mạnh công tác xây dựng và nhân rộng các mô hình trong công tác đảm bảo TTATGT tại địa bàn cơ sở. Tăng cường vai trò

phản biện, giám sát của Mặt trận Tổ quốc và các tổ chức thành viên, Hội đồng nhân dân các cấp trong phòng ngừa tội phạm này thông qua hoạt động kiểm tra, giám sát chung và báo cáo, thống kê định kỳ. Qua đó, kịp thời phát hiện những khó khăn, vướng mắc để đề xuất xây dựng, sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách cho phù hợp.

Đẩy mạnh và đổi mới cuộc vận động “Toàn dân tham gia bảo đảm TTATGT, phòng ngừa TNGT”. Các cấp ủy Đảng và chính quyền địa phương, cần phải có sự phối hợp của các tổ chức chính trị - xã hội như Mặt trận Tổ quốc, Đoàn thanh niên, Hội phụ nữ, Hội cựu chiến binh với các ngành chức năng... trong xây dựng chương trình, kế hoạch, tổ chức lực lượng tuyên truyền, vận động Nhân dân thực hiện các quy định về TTATGT. Chú trọng thực hiện những vấn đề sau: Tích cực, chủ động tham mưu cho các cấp ủy Đảng, chính quyền những chủ trương, biện pháp chỉ đạo cuộc vận động “Toàn dân tham gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông, phòng ngừa tai nạn giao thông”. Tổ chức xây dựng các mô hình quần chúng nhân dân tham gia bảo đảm TTATGT, phòng ngừa tai nạn giao thông. Cần xây dựng và nhân rộng mô hình “Tổ tự quản TTATGT” với các hoạt động như: Giữ gìn TTATGT trên từng tuyến, địa bàn, hòa giải các va quẹt nhẹ, bảo vệ hiện trường, cấp cứu người bị nạn...

c) Khắc phục hạn chế, tiêu cực trong quản lý, đào tạo sát hạch lái xe

Đổi mới nội dung đào tạo (bổ sung thêm kỹ thuật điều khiển phương tiện, kỹ thuật tham gia giao thông đô thị); đổi mới việc sát hạch cấp giấy phép, theo định hướng: xã hội hoá vấn đề đào tạo, cơ quan chức năng chỉ quản lý về nội dung, chương trình đào tạo, thống nhất tài liệu học tập, nội dung, quy trình kiểm tra sát hạch... Các trường, các trung tâm đào tạo lái xe cần chú trọng hơn việc dạy các môn Luật Giao thông đường bộ và văn hóa, đạo đức người lái xe.

Làm tốt khâu kiểm tra, sát hạch cấp giấy phép, đưa vào sử dụng các trang thiết bị kỹ thuật hiện đại để đánh giá kết quả kiểm tra sát hạch; đồng thời, hạn chế được những biểu hiện tiêu cực trong đào tạo, sát hạch. Cần sớm khắc

phục ngay tình trạng giáo viên dạy lái xe nhưng không có nghiệp vụ, không đầy đủ bằng cấp, chứng chỉ cần thiết theo qui định.

Lực lượng CSGT phối hợp tốt với lực lượng Thanh tra giao thông thực hiện nghiêm túc việc tổ chức học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ đối với người điều khiển phương tiện bị tước giấy phép lái xe, cấm hành nghề trong thời gian nhất định.

Sở Giao thông vận tải cần phối hợp với Ban ATGT các huyện tổ chức các lớp đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe mô tô, cấp chứng chỉ học Luật Giao thông đường bộ cho người điều khiển xe mô tô dưới 50^{cc} đến trung tâm các huyện, đáp ứng được nhu cầu của người dân. Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra đối với việc đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe.

3.2.1.4. Khắc phục những yếu tố tiêu cực khác quan khác

Khắc phục những ảnh hưởng của khí hậu, thiên tai: Tuyên truyền, phổ biến cho người tham gia giao thông những điểm cần chú ý và kỹ năng xử lý tình huống khi tham gia giao thông trong điều kiện trời mưa, bão, lũ, tầm nhìn bị hạn chế, hệ số bám nạt đường giảm... để phòng xảy ra TNGT.

Sở Giao thông vận tải và Phòng Cảnh sát giao thông Công an tỉnh cần phối hợp bố trí cán bộ thường trực làm nhiệm vụ vào mùa mưa, bão để khi có xảy ra sự cố làm hư hỏng đường, hệ thống báo hiệu giao thông thì kịp thời khắc phục, sửa chữa và điều tiết giao thông tại nơi xảy ra sự cố.

Khắc phục những ảnh hưởng của địa lý, dân cư: Lực lượng CSGT, Đoàn thanh niên, Hội phụ nữ tỉnh Tiền Giang cần phối hợp với Công đoàn các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh tổ chức các buổi tuyên truyền, phổ biến pháp luật giao thông cho công nhân và toàn thể Nhân dân.

Lực lượng CSGT và Thanh tra giao thông cần tăng cường hoạt động tuần tra kiểm soát và xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT đường bộ. Cần tập trung ở những địa bàn thường xảy ra TNGT và vụ án VPQĐ về TGGTĐB nhiều

như: Huyện Cái Bè, Cai Lậy, Châu Thành và thành phố Mỹ Tho. Tập trung xử lý vi phạm vào thời gian tan ca của công nhân, nhất là từ 17 đến 21 giờ.

3.2.2. Giải pháp khắc phục nguyên nhân và điều kiện chủ quan của tội phạm vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

3.2.2.1. Khắc phục các nguyên nhân và điều kiện thuộc về ý thức chủ quan của người phạm tội

- *Nâng cao hiểu biết pháp luật giao thông cho người dân:* Để nâng cao hiểu biết pháp luật giao thông cho người dân đòi hỏi cần phải có sự quan tâm và vào cuộc một cách quyết liệt của các cơ quan, ban ngành, đoàn thể trên địa bàn tỉnh Tiền Giang. Công nhân là đối tượng đặc biệt cần thường xuyên được làm tốt công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục kiến thức pháp luật giao thông đường bộ. Các chủ thể làm công tác tuyên truyền pháp luật của tỉnh Tiền Giang cần phối hợp với công đoàn của các cụm công nghiệp trên địa bàn tỉnh để tổ chức tuyên truyền pháp luật thông qua các hình thức: Trực tiếp đến người dân, thông qua mạng internet, đài truyền hình, đài phát thanh, thông qua cuộc thi tìm hiểu Luật Giao thông đường bộ... nhằm tuyên truyền sâu rộng trong Nhân dân, giúp họ am hiểu đầy đủ về Luật giao thông đường bộ và nâng cao ý thức chấp hành pháp luật giao thông.

- *Xử lý nghiêm minh đúng qui định của pháp luật đối với các hành vi cố tình không chấp hành pháp luật giao thông:* Lực lượng CSGT, Công an xã phường, thị trấn... trong chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình phải thường xuyên làm tốt công tác tuần tra kiểm soát nhằm phát hiện, ngăn chặn và xử lý nghiêm minh các hành vi coi thường các qui định của pháp luật như: Cố tình vượt đèn đỏ; Đi vào đường ngược chiều, đường cấm; Phóng nhanh, vượt ẩu; Đi không đúng phần đường qui định; Chở quá tải; Điều khiển xe lạng lách, đánh võng ... Các hành vi vi phạm pháp luật giao thông được phát hiện, ngăn chặn và xử lý kịp thời, đúng theo qui định thì các trường hợp vi phạm pháp luật giao

thông mới không tiếp diễn và tội VPQĐ về TGGTĐB sẽ dần được hạn chế và đẩy lùi khỏi đời sống xã hội.

- *Phát hiện, ngăn chặn kịp thời những hành vi có thể dẫn đến việc thực hiện tội phạm:* Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Tiền Giang đã được trang bị hệ thống camera quan sát, thông qua việc theo dõi các hình ảnh từ camera sẽ phát hiện các dấu hiệu bất thường của phương tiện tham gia giao thông như chạy lạng lách, tăng tốc độ đột ngột, người tham gia giao thông có biểu hiện say rượu bia, có tín hiệu của phương tiện lưu thông trên đường báo bị sự cố kỹ thuật... để thông báo ngay cho lực lượng làm nhiệm vụ chỉ huy điều khiển giao thông, lực lượng làm nhiệm vụ tuần tra kiểm soát giao thông để có phương án dừng phương tiện, hỗ trợ người điều khiển phương tiện.

Các lực lượng làm nhiệm vụ trên đường, khi phát hiện các sự việc bất thường trên cần phải tìm mọi biện pháp để dừng phương tiện, thông báo cho người điều khiển phương tiện giao thông và những người tham gia giao thông khác biết, thông báo cho các lực lượng có liên quan để hỗ trợ...

Khi va chạm giao thông xảy ra, cần tiến hành các biện pháp khẩn cấp tại hiện trường để ngăn ngừa hậu quả thiệt hại có thể phát sinh lớn hơn. Huy động người dân, phương tiện tham gia cấp cứu nạn nhân, tổ chức phân luồng tạm thời tại khu vực xảy ra tai nạn.

- *Ngăn chặn việc che giấu tội phạm:* Các lực lượng được phân công nhiệm vụ điều tra, giải quyết vụ TNGT có dấu hiệu tội phạm theo quy định hiện nay là Cơ quan Cảnh sát điều tra và CSGT Công an cấp huyện phải có mặt tại hiện trường vụ tai nạn giao thông để kịp thời phát hiện và ghi nhận các dấu vết, thông tin tài liệu có liên quan đến vụ tai nạn.

Các hoạt động xác minh người điều khiển phương tiện, kiểm tra nồng độ cồn của người tham gia giao thông, kiểm tra tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật của phương tiện, nếu có điều kiện phải được tiến hành ngay tại hiện trường. Đại diện Viện kiểm sát nhân dân cùng cấp phải có mặt ngay tại hiện trường để kiểm sát

hoạt động của Cơ quan điều tra nếu vụ án có người chết tại hiện trường hay thiệt hại tài sản lớn.

Đối với những vụ gây tai nạn rồi bỏ trốn, các lực lượng chức năng phải nhanh chóng triển khai các phương án truy tìm người và phương tiện gây ra tai nạn. Thông qua việc ghi nhận các đặc điểm dễ nhận biết của người và phương tiện có liên quan đến vụ tai nạn, Cơ quan điều tra cần phối hợp với các đơn vị có liên quan để khẩn trương truy tìm các đối tượng gây tai nạn rồi bỏ trốn.

3.2.2.2. Khắc phục những yếu tố tiêu cực trong công tác điều tra, truy tố, xét xử

Để nâng cao hiệu quả công tác điều tra, truy tố, xét xử các vụ án VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang cần thực hiện tốt các biện pháp cụ thể sau:

Cơ quan Cảnh sát điều tra cần bố trí cán bộ trực ban có chuyên môn nghiệp vụ trong công tác tiếp nhận tin báo, đảm bảo khi nhận tin thì cũng nắm vững được quy trình nhận tin và xử lý tin để ghi chép vào sổ thụ lý đúng qui định, chính xác, đầy đủ thông tin phục vụ cho công tác khám nghiệm hiện trường và khám nghiệm tử thi (nếu có).

Trong quá trình khám nghiệm hiện trường và điều tra vụ án VPQĐ về TGGTĐB phải đảm bảo nguyên tắc nhanh chóng, kịp thời, tỉ mỉ, chính xác, khách quan, toàn diện và thực hiện đúng thẩm quyền, nhiệm vụ được giao nhằm thu thập đầy đủ các thông tin tài liệu có liên quan theo đúng qui định, hồ sơ vụ án phải chặt chẽ, đầy đủ chứng cứ buộc tội để có cơ sở truy tố, xét xử. Viện kiểm sát phải nghiên cứu các chứng cứ trên ba thuộc tính của chứng cứ: Khách quan, liên quan và hợp pháp để đảm bảo việc khởi tố, điều tra, truy tố đúng người, đúng tội, tránh oan sai, bỏ lọt tội phạm, gây bất bình trong xã hội, ảnh hưởng đến uy tín, giảm lòng tin của người dân đối với cơ quan bảo vệ pháp luật.

Hàng năm, Viện kiểm sát cần phối hợp với Cơ quan điều tra và Toà án tiến hành sơ kết rút kinh nghiệm trong công tác điều tra, truy tố, xét xử các vụ án

VPQĐ về TGGTĐB. Thông qua công tác sơ kết, rút kinh nghiệm các cơ quan tiến hành tổ tụng sẽ trao đổi, bình luận và chia sẻ kinh nghiệm cũng như thống nhất với nhau trong việc nhận thức, làm rõ mức độ nguy hiểm của hành vi, các tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trong từng vụ án để có hướng xử lý phù hợp theo qui định của pháp luật.

Nâng cao phẩm chất đạo đức cho đội ngũ Điều tra viên, Kiểm sát viên và nhất là Thẩm phán và cán bộ, Thư ký Tòa án để đáp ứng yêu cầu trong tình hình mới. Kiên quyết xử lý nghiêm khắc các cán bộ vi phạm về đạo đức, lối sống và nội quy kỷ luật.

3.2.3. Giải pháp nâng cao nhận thức nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

3.2.3.1. Đối với các cơ quan chuyên trách

Thứ nhất, đổi mới nội dung và chương trình đào tạo, bồi dưỡng cán bộ, công chức, viên chức; thực hiện việc đào tạo, bồi dưỡng theo các hình thức:

- Chú trọng công tác đào tạo như: đào tạo đại học, sau đại học và qua các lớp tập huấn theo chuyên đề. Đa số các cán bộ Điều tra viên, Kiểm sát viên, Thẩm phán đều được đào tạo cơ bản qua các lớp đại học chuyên ngành; các cơ quan tư pháp luôn phấn đấu nâng cao năng lực cán bộ của cơ quan mình thông qua việc cử cán bộ có phẩm chất đạo đức tốt, có năng lực tham gia học tập nâng cao trình độ chuyên môn sau đại học, các lớp chuyên đề nghiệp vụ với số lượng năm sau cao hơn năm trước. Đẩy mạnh việc đào tạo, bồi dưỡng nâng cao trình độ cho đội ngũ cán bộ điều tra, Điều tra viên, Kiểm sát viên, Thẩm phán về chính trị, pháp luật, nghiệp vụ xét xử và các kiến thức bổ trợ khác.

- Coi trọng và tăng cường công tác giáo dục chính trị tư tưởng, đạo đức nghề nghiệp, trình độ chuyên môn nghiệp vụ, nhận thức được nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm nói chung và nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng cho đội ngũ cán bộ Điều tra viên, Kiểm sát viên, Thẩm phán.

- Thực hiện chế độ thi nâng ngạch theo nguyên tắc cạnh tranh; thi tuyển cạnh tranh để bổ nhiệm vào các vị trí lãnh đạo, quản lý từ cấp Vụ trưởng và tương đương (ở trung ương), Giám đốc sở và tương đương (ở địa phương) trở xuống.

- Tự đào tạo bằng nhiều hình thức như thông qua tài liệu, sách báo, internet; Qua trao đổi, thảo luận với đồng nghiệp, hội thảo; Hướng dẫn tập sự trong thời gian tập sự; Bồi dưỡng theo tiêu chuẩn ngạch công chức, viên chức; Đào tạo, bồi dưỡng theo tiêu chuẩn chức vụ lãnh đạo, quản lý; Bồi dưỡng bắt buộc kiến thức, kỹ năng tối thiểu trước khi bổ nhiệm và bồi dưỡng hàng năm.

Thứ hai, xây dựng và thực hiện qui định pháp luật về đánh giá cán bộ, công chức, viên chức trên cơ sở kết quả thực hiện nhiệm vụ được giao; Thực hiện cơ chế loại bỏ, bãi miễn những người không hoàn thành nhiệm vụ, vi phạm kỷ luật, mất uy tín với Nhân dân; qui định rõ nhiệm vụ, quyền hạn của cán bộ, công chức, viên chức tương ứng với trách nhiệm và có chế tài nghiêm khắc đối với hành vi vi phạm pháp luật, vi phạm kỷ luật, vi phạm đạo đức công vụ của cán bộ, công chức, viên chức.

3.2.3.2. Đối với các cơ quan, tổ chức không chuyên trách và công dân

Nhằm để nêu cao ý thức cảnh giác và tinh thần đấu tranh chống tội phạm của người dân, các cơ quan chức năng cần tuyên truyền sâu rộng hơn nữa trong quần chúng Nhân dân bằng nhiều hình thức khác nhau về ý thức cảnh giác và tinh thần đấu tranh chống tội phạm, làm cho người dân trong toàn tỉnh có ý thức hơn trong việc tham gia giao thông và tinh thần toàn dân tham gia đấu tranh chống tội phạm với nội dung như sau:

Một là, đối với cơ quan, tổ chức không chuyên trách như Hội phụ nữ, Đoàn thanh niên, Mặt trận tổ quốc, Cơ quan thông tin đại chúng... phối hợp với cơ quan chuyên trách trong tham gia phòng ngừa, giám sát, phát hiện, tố giác, tin báo về tội phạm và đấu tranh chống tội phạm VPQĐ về TGGTĐB và các tệ nạn xã hội. Đẩy mạnh công tác tuyên truyền thông qua các hình thức: Làm các tờ rơi,

pa nô, áp phích, khẩu hiệu, báo cáo chuyên đề; Giáo dục pháp luật phòng, chống tội phạm với nhiều hình thức phong phú, sinh động để xây dựng lối sống lành mạnh, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật trong cán bộ, Nhân dân. Các cơ quan chức năng phối hợp với chính quyền cơ sở phát động thường xuyên các phong trào thi đua, lôi kéo mọi ngành, mọi người tham gia giữ gìn trật tự an toàn giao thông, động viên, khen thưởng, nêu gương những người lái xe giỏi, an toàn và những người có thành tích xuất sắc trong việc tham gia bảo đảm TTATGT, góp phần hạn chế tội phạm và đấu tranh có hiệu quả với những hành vi phạm tội.

Hai là, công tác tuyên truyền nhiệm vụ bảo vệ an ninh, trật tự ở địa phương nói chung và nguyên nhân - điều kiện của tình hình tội VPQĐ về TGGTĐB nói riêng cần được đẩy mạnh và đổi mới về hình thức (tổ chức họp dân khu phố có sự tham gia của cán bộ thuộc các cơ quan được giao nhiệm vụ phòng chống tội phạm; Các cơ quan bảo vệ pháp luật phân công cán bộ, đảng viên tuyên truyền phổ biến cho nhân dân các kỹ năng xử lý tình huống khi có vụ tai nạn xảy ra...). Tổ chức sơ kết, tổng kết nhân rộng các điển hình tiên tiến, mô hình có hiệu quả trong công tác phòng, chống tội phạm, xây dựng mới các mô hình phòng chống tội phạm hiệu quả.

3.2.4. Giải pháp làm sáng tỏ nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ

3.2.4.1. Nâng cao hiệu quả công tác điều tra

Thực hiện tốt công tác khám nghiệm hiện trường và lập hồ sơ ban đầu vì đây là các thủ tục, trình tự hết sức quan trọng, đòi hỏi phải thực hiện nghiêm túc, tránh sai sót dẫn đến sai lệch vụ án.

Khắc phục tư tưởng coi TNGT là một việc “không may, xui rủi bất ngờ xảy ra” dẫn đến thái độ không kiên quyết đối với các trường hợp vi phạm. Lãnh đạo, chỉ huy các cấp cần kiểm tra, hướng dẫn việc điều tra, xử lý các vụ TNGT, nhất là các trường hợp đối tượng gây ra tai nạn đủ yếu tố cấu thành tội phạm để

xử lý nghiêm. Qua đó, nâng cao hiệu quả rắn đe giáo dục người tham gia giao thông nói chung, người phạm tội nói riêng.

Cơ quan CSĐT, VKSND, TAND cần phối hợp chặt chẽ trong hoạt động điều tra thu thập, phân tích, đánh giá tài liệu, chứng cứ... chứng minh để làm rõ hành vi vi phạm TTATGT gây hậu quả nghiêm trọng làm căn cứ để truy cứu trách nhiệm hình sự của người phạm tội theo qui định của pháp luật.

Như đã phân tích, gây ra TNGT không chỉ là hành vi của những người trực tiếp tham gia giao thông mà còn do những đối tượng cố ý làm trái các qui định của pháp luật, phạm những tội có thể để lại hậu quả nghiêm trọng cho xã hội khác như: Cho lưu hành những phương tiện kém chất lượng, không đảm bảo an toàn kỹ thuật, cấp giấy phép lái xe giả, làm giả giấy phép lái xe, thi công các công trình giao thông không đúng tiêu chuẩn kỹ thuật... Vì vậy, nâng cao hiệu quả công tác điều tra các loại án này làm góp phần phòng ngừa tai nạn giao thông. Hiệu quả của công tác này phụ thuộc vào chất lượng từ các mặt công tác nghiệp vụ của lực lượng CSĐT tội phạm về trật tự xã hội và CSĐT tội phạm về trật tự quản lý kinh tế và chức vụ. Vì vậy, các lực lượng CSĐT phải nâng cao chất lượng các biện pháp nghiệp vụ như điều tra nhằm phát hiện, xử lý kịp thời các đối tượng phạm tội.

3.2.4.2. Nâng cao hiệu quả công tác truy tố

Viện kiểm sát cần thực hiện hiệu quả công tác phối hợp với cơ quan điều tra trong khám nghiệm hiện trường các vụ TNGT; Kiểm sát việc khởi tố vụ án hình sự, khởi tố bị can; Theo dõi, giám sát, đưa ra các yêu cầu trong quá trình điều tra; Phê chuẩn các quyết định pháp lý quan trọng của Cơ quan điều tra, quyết định truy tố hoặc không truy tố người phạm tội và hành vi phạm tội ra xét xử trước Tòa án, tham gia phiên tòa để bảo vệ quyết định truy tố nhằm đảm bảo hành vi phạm tội và người phạm tội đều phải được xử lý nghiêm minh, có căn cứ, đúng pháp luật.

Viện kiểm sát cần tiếp tục nghiên cứu cả trên phương diện xây dựng pháp luật, hoàn thiện tổ chức bộ máy, cán bộ; Đổi mới kỹ năng nghiệp vụ; Tăng cường sự hiện diện của Viện kiểm sát trong tất cả các hoạt động điều tra, xử lý vụ án; Kể từ quá trình ban đầu xử lý tin báo tố giác tội phạm đến việc khởi tố, điều tra, kết thúc điều tra, đề nghị truy tố.

Nâng cao chất lượng tranh tụng của Kiểm sát viên tại phiên tòa. Tăng cường tranh tụng trong hoạt động tố tụng hình sự nhằm đảm bảo vụ án VPQĐ về TGGTĐB được xét xử đúng pháp luật, bị can phải chịu trách nhiệm hình sự đúng với tính chất, mức độ của hành vi phạm tội...

3.2.4.3. Nâng cao hiệu quả công tác xét xử

Tòa án nhân dân cần tăng cường phối hợp với Cơ quan điều tra và Viện kiểm sát trong việc thu thập đầy đủ chứng cứ, hoàn thiện hồ sơ vụ án; Thường xuyên trao đổi, thống nhất nhận thức về các qui định của pháp luật cũng như những vấn đề còn có ý kiến khác nhau về đánh giá các tình tiết khách quan của vụ án, nhằm đảm bảo xét xử, giải quyết vụ án VPQĐ về TGGTĐB.

Tăng cường công tác xét xử lưu động các vụ án VPQĐ về TGGTĐB tại những địa bàn trọng điểm, các địa phương phức tạp về TTATGT, thường xuyên xảy ra TNGT. Qua đó, nâng cao ý thức pháp luật trong Nhân dân, đặc biệt là đối tượng là thanh, thiếu niên trong phòng, chống tội phạm.

Đối với những vụ án được lựa chọn là án điểm, xét xử lưu động, Tòa án cần có phương án phối hợp với Công an, Viện kiểm sát, chính quyền địa phương và các cơ quan hữu quan làm tốt công tác chuẩn bị mở phiên tòa, đề cao tác dụng giáo dục, răn đe, phòng ngừa. Phối hợp với chính quyền địa phương tổ chức truyền thanh, truyền hình trực tiếp diễn biến của phiên tòa để Nhân dân theo dõi. Các phương tiện thông tin đại chúng cần đưa tin, tuyên truyền về kết quả xét xử để răn đe, phòng, chống tội phạm VPQĐ về TGGTĐB.

Tòa án nhân dân tối cao tập trung làm tốt công tác tập huấn, bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ cho cán bộ Thư ký, Thẩm tra viên, Thẩm phán. Thường

xuyên tổ chức việc trao đổi, rút kinh nghiệm xét xử, giải quyết các vụ án VPQĐ về TGGTĐB. Phối hợp với các cơ quan tư pháp trung ương ban hành các văn bản pháp luật hướng dẫn áp dụng đúng và thống nhất pháp luật trong quá trình giải quyết vụ án. Quan tâm nghiên cứu, giải đáp những vấn đề về nghiệp vụ hoặc những vướng mắc trong thực tiễn áp dụng pháp luật, giúp cho các Tòa án các cấp áp dụng đúng pháp luật để nâng cao chất lượng xét xử.

Phân công cán bộ, Thẩm phán có năng lực, trình độ và kinh nghiệm chuyên môn để xét xử; Thường xuyên phối hợp, hợp liên ngành giữa các cơ quan tiến hành tố tụng để đưa ra những biện pháp tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ giải quyết các vụ án, đảm bảo nâng cao chất lượng xét xử, đảm bảo các vụ án này được tiến hành chính xác, đúng pháp luật không để quá hạn luật định, tồn đọng; Kiên quyết không xét xử oan hoặc bỏ lọt tội phạm...

Kết luận Chương 3

Từ cơ sở và nội dung dự báo về nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ, tác giả đề xuất các giải pháp phòng ngừa nhằm ngăn chặn và đẩy lùi các yếu tố tiêu cực làm phát sinh tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ. Việc phòng ngừa tội này cần kết hợp giữa các biện pháp ngăn chặn tội phạm - được thiết kế trên cơ sở của tình hình tội phạm tiềm tàng - đã được xác định ở Chương 1 và các biện pháp loại trừ tội phạm - được thiết lập trên cơ sở nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm, đã được làm rõ ở Chương 2. Tại Chương 3 này, lý luận đó được áp dụng để thiết lập hệ thống các biện pháp phòng ngừa cụ thể đối với tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn tỉnh Tiền Giang một cách sát thực và phù hợp.

Các giải pháp chủ yếu hướng vào việc tác động để lành mạnh hóa các môi trường gia đình, nhà trường và xã hội để hạn chế những yếu tố tiêu cực là nguyên nhân, điều kiện của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông

đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang. Đồng thời, phát triển kinh tế địa phương gắn với việc nâng cao ý thức của người dân trong việc tuân thủ pháp luật khi tham gia giao thông. Lực lượng thực thi các biện pháp phòng ngừa tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ không thể chỉ là lực lượng chuyên trách như Công an, Viện kiểm sát, Tòa án, Cơ quan Thi hành án hình sự mà nó còn đòi hỏi sự chung tay của toàn xã hội, gia đình, nhà trường, các đoàn thể và chính bản thân những nạn nhân tiềm tàng của loại tội phạm này phải chủ động phòng ngừa.

KẾT LUẬN

Tình hình TNGT đường bộ nói chung và tội phạm VPQĐ về TGGTĐB đang là một vấn đề bức xúc, phức tạp, gây tác hại hết sức nghiêm trọng đến tính mạng, sức khỏe của con người, tài sản của Nhà nước và của công dân trên phạm vi cả nước nói chung và trên địa bàn tỉnh Tiền Giang nói riêng. Công tác phòng chống tội phạm VPQĐ về TGGTĐB thực sự là một cuộc đấu tranh gay go, phức tạp, quyết liệt và lâu dài, là nhiệm vụ quan trọng, cấp bách của toàn Đảng, toàn dân, của cả hệ thống chính trị và của toàn xã hội.

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu lý luận và thực trạng nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang hiện nay, luận văn đã khẳng định trong thời gian tới tình hình tội phạm VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh tuy được kiềm chế nhưng còn tiềm ẩn nguy cơ tiếp tục gia tăng cả về số vụ và thiệt hại về tính mạng, sức khỏe con người và tài sản, mức tăng tỷ lệ thuận với sự gia tăng số lượng phương tiện giao thông cơ giới và có diễn biến phức tạp.

Người phạm tội chủ yếu là phạm tội lần đầu, chưa có tiền án, tiền sự, ở độ tuổi lao động từ 18 đến 30 tuổi. Người phạm tội có trình độ học vấn thấp và hầu hết là nam giới. Người phạm tội thường sử dụng các chất kích thích như bia, rượu. Thời gian phạm tội thường xảy ra từ 18 đến 24 giờ. Đối với người phạm tội thực hiện hành vi phạm tội này chủ yếu là do hai nguyên nhân: Khinh thường các nguyên tắc an toàn giao thông và đánh giá không đúng mức tình hình giao thông. Bên cạnh đó, các yếu tố tiêu cực từ môi trường gia đình, nhà trường và xã hội với Nhà nước là chủ thể quản lý cũng ảnh hưởng đến tình hình tội phạm vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ.

Qua kết quả nghiên cứu, khảo sát luận văn đã xây dựng hệ thống các giải pháp và một số đề xuất, kiến nghị nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động phòng ngừa đối với tội phạm VPQĐ về TGGTĐB. Các giải pháp, kiến nghị đưa ra đều được luận giải có cơ sở khoa học, nếu được thực hiện sẽ góp phần nâng cao

hiệu quả phòng ngừa loại tội phạm này trên địa bàn tỉnh trong thời gian tới. Tuy nhiên, tội phạm VPQĐ về TGGTĐB luôn gắn liền với hoạt động giao thông vận tải của con người, gắn liền với tình trạng TNGT đường bộ. Hoạt động phòng ngừa loại tội phạm này trong tình hình hiện nay và cả những năm tới luôn là một vấn đề bức xúc của toàn Đảng, toàn dân và toàn xã hội, nó gắn liền với công tác phòng ngừa làm giảm tai nạn giao thông.

Trong luận văn, có những nội dung chưa giải quyết được một cách triệt để và thấu đáo, không tránh khỏi những thiếu sót, tác giả rất mong nhận được sự chỉ dẫn, tham gia góp ý của các nhà khoa học, các thầy, cô giáo để luận văn được hoàn thiện hơn./.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Bí thư Trung ương Đảng (2003), *Chỉ thị số 22/CT-TW, ngày 24/02/2003 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT*, Hà Nội.
2. Ban Bí thư Trung ương Đảng (2012), *Chỉ thị số 18/CT-TW, ngày 04/9/2012 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông*, Hà Nội.
3. Phạm Văn Beo (2011), *Tình hình vi phạm qui định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở một số tỉnh Đồng Bằng Sông Cửu Long và giải pháp phòng chống*, Tạp chí khoa học (số 17b), tr 34 - 42.
4. Bộ Chính trị (2005), *Nghị quyết số 49-NQ/TW ngày 02/6/2005 về chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020*, Hà Nội.
5. Bộ Chính trị (2010), *Chỉ thị số 48-CT/TW ngày 22/10/2010 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác phòng, chống tội phạm trong tình hình mới*, Hà Nội.
6. Bộ Công an (2009), *Thông tư số 06/2009/TT-BCA(C11) qui định việc cấp, thu hồi đăng ký biển số các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ*, Hà Nội.
7. Bộ Công an (2009), *Thông tư số 27/2009/TT-BCA(C11) ngày 06/5/2009 của Bộ công an qui định nhiệm vụ, quyền hạn, hình thức, nội dung tuần tra, kiểm soát của CSGT đường bộ*, Hà Nội.
8. Bộ Công an (2011), *Thông tư số 47/2011/TT-BCA ngày 02/7/2011 của Bộ công an qui định chi tiết thi hành một số điều của Nghị định 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 qui định việc huy động lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với CSGT tham gia TTKS giao thông trong trường hợp cần thiết*, Hà Nội.

9. Bộ Công an (2011), *Thông tư số 76/2011/TT-BCA ngày 22/11/2011 của Bộ công an qui định phân công trách nhiệm và quan hệ trong công tác điều tra giải quyết TNGT của lực lượng CSND*, Hà Nội.

10. Bộ Công an (2011), *Thông tư số 77/2011/TT-BCA ngày 18/12/2012 của Bộ công an qui định về điều tra giải quyết TNGT đường bộ của lực lượng CSGT*, Hà Nội.

11. Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Bộ Tư pháp, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Tòa án nhân dân tối cao, *Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT-BCA-BQP-BTP-VKSNDTC-TANDTC ngày 28/8/2013 hướng dẫn áp dụng một số qui định tại Chương XIX của BLHS về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông*, Hà Nội.

12. Bộ Giao thông vận tải (2009), *Thông tư số 13/2009/TT-BGTVT ngày 17/7/2009 của Bộ giao thông vận tải qui định về tốc độ và khoảng cách của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia GTĐB*, Hà Nội.

13. Bộ Giáo dục và Đào tạo (2005), *Giáo trình triết học Mác - Lênin*, Nxb chính trị quốc gia.

14. Nguyễn Văn Cảnh, Phạm Văn Tinh (2013), *Một số vấn đề tội phạm học Việt Nam*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.

15. Chính phủ (2003), *Nghị quyết số 13/2003/NQ-CP về một số giải pháp kiểm chế sự gia tăng tiến tới làm giảm TNGT và ùn tắc giao thông*, Hà Nội.

16. Chính phủ (2007), *Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế gia tăng tiến tới làm giảm TNGT và ùn tắc giao thông*, Hà Nội.

17. Chính phủ (2010), *Nghị định số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 qui định huy động lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với CSGT tham gia TTKS TTATGT trong trường hợp cần thiết*, Hà Nội.

18. Chính phủ (2010), *Nghị định số 34/2010/NĐ-CP qui định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB*, Hà Nội.
19. Chính phủ (2011), *Nghị quyết số 88/2011/NQ-CP ngày 24/8/2011 về tăng cường thực hiện các giải pháp trọng tâm đảm bảo TTATGT*, Hà Nội.
20. Vũ Sỹ Doanh (2005), *Tăng cường các biện pháp nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, chiến sỹ CSGT*, Tạp chí CAND (số 7), tr 63- 71.
21. Nguyễn Vinh Dương (2007), *Quan hệ phối hợp trong phòng ngừa và điều tra tội phạm vi phạm qui định về ĐKPTGTĐB của lực lượng CSND - Công an tỉnh Đồng Nai*, Luận văn thạc sĩ luật học, Học viện CSND, Hà Nội.
22. Đại học Luật Hà Nội (2008), *Giáo trình tội phạm học*, Nxb Công an nhân dân.
23. Đại học Quốc gia Hà Nội, Khoa Luật (2007), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam*, Nxb Đại học Quốc Gia, Hà Nội.
24. Học viện Cảnh sát nhân dân (2002), *Giáo trình Tội phạm học*, Hà Nội.
25. Trần Đại Quang, Nguyễn Xuân Yêm (2013), *Tội phạm học Việt Nam*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
26. Quốc hội (1999), *BLHS Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
27. Quốc hội (2003), *Bộ luật tố tụng hình sự Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
28. Quốc hội (2015), *BLHS Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam*, Nxb Tư pháp, Hà Nội.
29. Quốc hội (2008), *Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
30. Quốc hội (2008), *Luật GTĐB Việt Nam*, Nxb Giao thông vận tải, Hà Nội.
31. Quốc hội (2008), *Hiến pháp nước Cộng hòa XHCN Việt Nam năm 1992 (Đã được sửa đổi, bổ sung năm 2011)*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

32. Quốc hội (2012), *Luật xử lý vi phạm hành chính*, Nxb chính trị quốc gia, Hà Nội.
33. Hồ Sỹ Sơn (2013), *Tập bài giảng: Tình hình tội phạm, nguyên nhân và phòng ngừa tội phạm ở nước ta hiện nay*, Khoa Luật Học viện KHXH.
34. Phạm Văn Tinh (1996), *Cơ chế hành vi phạm tội cơ sở để xác định nguyên nhân và biện pháp phòng ngừa tội phạm*, Tạp chí kiểm sát (số 1), tr 67 - 79.
35. Phạm Văn Tinh (2007), *Khái niệm tội phạm và tình hình tội phạm dưới góc độ của tội phạm học*, Tạp chí Nhà nước và pháp luật (số 6), tr 73 - 79.
36. Phạm Văn Tinh (2008), *Nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm ở nước ta hiện nay - mô hình lý luận*, Tạp chí Nhà nước và pháp luật (số 6), tr 79 - 83.
37. Trần Hữu Tráng (2011), *Nạn nhân của tội phạm*, Nxb Giáo dục Việt Nam.
38. Ủy ban thường vụ Quốc Hội (2004), *Pháp lệnh tổ chức điều tra hình sự*, Nxb Tư pháp, Hà Nội
39. Viện Chiến lược và Khoa học Công an (2008), *Các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ tại các tỉnh, thành phố phía nam của lực lượng Cảnh sát nhân dân*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
40. Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Tiền Giang (2011 – 2015), *Báo cáo tổng kết công tác thống kê tội phạm*.
41. Viện Nghiên nhà nước và pháp luật (2000), *Tội phạm học Việt Nam, một số vấn đề lý luận và thực tiễn*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
42. Viện Ngôn ngữ học (2003), *Từ điển tiếng việt*, Nxb Đà Nẵng.
43. Võ Khánh Vinh (2002), *Giáo trình tội phạm học*, Nxb Công an nhân dân.

44. Võ Khánh Vinh (2003), *Giáo trình Tội phạm học*, Nxb Công an nhân dân.
45. Võ Khánh Vinh (2008), *Giáo trình Tội phạm học*, Nxb Công an nhân dân.
46. Võ Khánh Vinh (2009), *Giáo trình tội phạm học*, Nxb Giáo dục.
47. Nguyễn Như Ý (2013), *Đại Từ điển tiếng việt*, Nxb Đại học Quốc gia TP HCM.

PHỤ LỤC

Bảng 2.1: Mức độ tổng quan của tình hình tội phạm và tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015)

Năm	Tình hình tội phạm		tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ		Tỷ lệ %	
	Số vụ án	Số bị cáo	Số vụ án	Số bị cáo	Số vụ án	Số bị cáo
2011	842	1448	132	138	15,67	9,53
2012	845	1550	154	161	18,22	10,38
2013	898	1460	95	96	10,57	6,57
2014	905	1427	110	115	12,15	8,05
2015	698	1017	78	78	11,17	7,66
Tổng (2011-2015)	4188	6902	569	588	13,58	8,24
9 tháng 2016	282	355	33	33	11,70	9,29

(Nguồn: Báo cáo thống kê của VKSND tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến 9 tháng năm 2016)[40]

Bảng 2.2: Cơ số tội phạm và cơ số tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015)

Năm	Tổng số bị cáo phạm tội đã xét xử	Tổng số bị cáo phạm tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ đã xét xử	Dân số trung bình	Cơ số tội phạm	Cơ số tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ
2011	1448	138	1.682.600	86,05	8,20
2012	1550	161	1.692.457	91,58	9,51
2013	1460	96	1.703.400	85,71	5,63
2014	1427	115	1.716.086	83,15	6,70
2015	1017	78	1.865.113	54,52	4,18
Tổng (2011-2015)	6902	588	8.659.656	79,70	6,80
Trung Bình	1.380,4	117,6	1.731.931,2	79,70	6,80

(Nguồn: Báo cáo thống kê của VKSND tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015) [40]

Bảng 2.3: Số vụ VPQĐ về TGGTĐB đã được xét xử trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015)

STT	Đơn vị	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015	Tổng	9 tháng 2016
01	Thành phố Mỹ Tho	25	23	16	6	5	75	2
02	Thị xã Cai Lậy				8	3	11	4
03	Thị xã Gò Công	10	5	3	4	3	25	8
04	Huyện Cái Bè	26	31	16	21	23	117	7
05	Huyện Cai Lậy	20	29	17	18	7	91	2
06	Huyện Châu Thành	14	20	10	16	8	68	7
07	Huyện Chợ Gạo	7	9	17	7	7	47	3
08	Huyện Gò Công Đông	9	16	7	14	4	50	0
09	Huyện Gò Công Tây	13	10	4	11	8	46	2
10	Huyện Tân Phước	6	7	3	4	7	27	2
11	Huyện Tân Phú Đông	2	4	2	1	3	12	1

(Nguồn: Báo cáo thống kê của VKSND tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015) [40]

Bảng 2.4: Diễn biến tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang giai đoạn 2011-2015 (so sánh định gốc)

Năm	Số vụ	Số bị cáo	Phần trăm số vụ (%)	Phần trăm số bị cáo (%)
2011	132	138	100	100
2012	154	161	116,66	116,66
2013	95	96	71,96	69,56
2014	111	115	84,09	83,33
2015	78	78	59,09	56,52
Giai đoạn 03 năm	Số vụ	Số bị cáo	Phần trăm số vụ (%)	Phần trăm số bị cáo (%)
2011-2013	381	395	100	100
2013-2015	284	289	74,54	73,16

(Nguồn: Báo cáo thống kê của VKSND tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015) [40]

Bảng 2.5: Cơ cấu về mức độ của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015) phân theo số dân của 11 đơn vị hành chính cấp huyện

Số thứ tự	Địa danh	Dân số	Tổng số bị cáo (2011-2015)	Số dân/ 1 bị cáo
1	Huyện Tân Phước	51.924	27	1.923
2	Huyện Cai Lậy	187.738	93	2.018
3	Huyện Cái Bè	286.692	120	2.389
4	Huyện Gò Công Đông	138.422	57	2.428
5	Huyện Gò Công Tây	132.437	48	2.759
6	Huyện Châu Thành	242.186	71	3.411
7	Thành phố Mỹ Tho	268.346	77	3.485
8	Huyện Tân Phú Đông	41.832	12	3.486
9	Thị xã Gò Công	92.158	25	3.686
10	Huyện Chợ Gạo	176.628	47	3.758
11	Thị xã Cai Lậy	130.154	11	11.832
Tổng		1.748.517	588	2.973 (Trung bình)

(Nguồn: Báo cáo thống kê của VKSND tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015) [40]

Bảng 2.6: Cơ cấu về mức độ của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015) phân theo diện tích 11 đơn vị hành chính cấp huyện

Số thứ tự	Địa danh	Tổng số bị cáo (2011-2015)	Diện tích (Km²)	Số bị cáo/ diện tích
1	Thành phố Mỹ Tho	77	81,541	0,94
2	Huyện Cai Lậy	93	295,993	0,31
3	Huyện Châu Thành	71	229,910	0,30
4	Huyện Cái Bè	120	420,898	0,28
5	Huyện Gò Công Tây	48	182,205	0,26
6	Thị xã Gò Công	25	101,985	0,24
7	Huyện Gò Công Đông	57	267,681	0,21
8	Huyện Chợ Gạo	47	232,568	0,20
9	Huyện Tân Phước	27	333,217	0,08
10	Thị xã Cai Lậy	11	140,189	0,07
11	Huyện Tân Phú Đông	12	222.113	0,05
		588	2.508,300	0,23

(Nguồn: Báo cáo thống kê của VKSND tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015) [40]

Bảng 2.7: Cấp độ nguy hiểm của tình hình tội vi phạm qui định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang (2011-2015) xét theo dân số và diện tích của các đơn vị hành chính cấp huyện

Số thứ tự	Địa danh (A)	Thứ bậc đã xét theo số dân và diện tích (B)	Hệ số tiêu cực (C)	Cấp độ nguy hiểm (D)
01	Thành phố Mỹ Tho	7 + 1	8	3
02	Thị xã Cai Lậy	11 + 10	21	10
03	Thị xã Gò Công	9+6	15	7
04	Huyện Cái Bè	3 + 4	7	2
05	Huyện Cai Lậy	2 + 2	4	1
06	Huyện Châu Thành	6 + 3	9	4
07	Huyện Chợ Gạo	10 + 8	18	8
08	Huyện Gò Công Đông	4 + 7	11	6
09	Huyện Gò Công Tây	5 + 5	10	5
10	Huyện Tân Phước	1 + 9	10	5
11	Huyện Tân Phú Đông	8 + 11	19	9

(Nguồn: Báo cáo thống kê của VKSND tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015) [40]

Bảng 2.8: Cơ cấu xét theo thời gian phạm tội

Thời gian	Số vụ	Tỷ lệ %
Từ 00 giờ - 06 giờ	18	6,0
Từ 06 giờ - 11 giờ	32	10,66
Từ 11 giờ - 15 giờ	39	13,0
Từ 15 giờ - 18 giờ	74	24,65
Từ 18 giờ - 24 giờ	137	45,69
Tổng	300	100

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội vi phạm qui định về tham gia giao thông trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.9: Các hành vi khách quan của tội VPQĐ về TGGTĐB do 307 bị cáo thực hiện từ năm 2011 đến năm 2015 tại tỉnh Tiền Giang

Hành vi	Người điều khiển xe mô tô	Người điều khiển xe ô tô	Người điều khiển các loại xe khác	Tổng cộng
Chạy quá tốc độ	53	17	02	72
Lấn tuyến, điều khiển xe không đúng làn đường	46	21	01	68
Thiếu chú ý quan sát	33	15	02	50
Say do dùng rượu, bia	38	07	03	48
Tránh, vượt không đúng qui định	11	32		43
Không giữ khoảng cách an toàn	13	27		40
Chuyển hướng, quay đầu, lùi, dừng đỗ xe sai qui định	27	11		38
Chở quá số người, chở quá tải, chở hàng hóa công kênh	23	7		30
Xe không đảm bảo an toàn kỹ thuật	21	03		24
Không có GPLX hoặc bằng lái xe theo qui định	16	03	02	21
Ngủ gật trong điều khiển phương tiện giao thông	03	13		16
Gây tai nạn rồi bỏ trốn	05	07		12
Không thực hiện đúng qui tắc nhường đường	03	04		07
Lạng lách trên đường	05			05
Xe không đăng ký	02			02
Không đảm bảo an toàn cho khách		01		01

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.10: Các phương tiện giao thông do 307 bị cáo bị xét xử về tội VPQĐ về TGGĐB đã điều khiển, từ năm 2011 đến 2015 trên địa bàn tỉnh Tiền Giang

Phương tiện vi phạm	Từ năm 2011 đến năm 2015	Năm 2011	Năm 2012	Năm 2013	Năm 2014	Năm 2015
Xe mô tô	153	42	17	21	46	27
Xe ô tô khách	74	11	13	23	13	14
Xe ô tô tải	53	15	12	10	7	9
Các phương tiện khác	27	03	05	06	06	07
Tổng	307	71	47	60	72	57

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.11 Cơ cấu xét theo chế tài đã áp dụng

Hình phạt	Số bị cáo	Tỷ lệ %
Phạt tiền	03	1,00
Phạt tù nhưng cho hưởng án treo	55	17,91
Dưới 03 năm tù	113	36,80
Từ 03 năm đến dưới 07 năm tù	125	40,71
Từ 07 năm đến 15 năm tù	11	3,58
Tổng	307	100

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.12: Cơ cấu xét theo độ tuổi của bị cáo

Độ tuổi	Số bị cáo	Tỷ lệ
Từ đủ 16 đến dưới 18 tuổi	42	13,68%
Từ đủ 18 tuổi đến dưới 30 tuổi	167	54,40%
Từ đủ 30 tuổi đến dưới 60 tuổi	96	31,27%
Trên 60 tuổi	02	0,65%
Tổng số	307	100%

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.13: Phân tích giới tính, quốc tịch và dân tộc của 307 bị cáo phạm tội VPQĐ về TGGĐB đã bị xét xử từ năm 2011 đến năm 2015 tại tỉnh Tiền Giang

Giới tính	Số bị cáo	Tỷ lệ	Quốc tịch		Danh tộc	
			Việt Nam	Nước ngoài	Kinh	Khác
Nam	301	98,04	301	0	298	03
Nữ	06	1,96	06	0	06	00
Tổng số		100%	307	00	304	03

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.14: Cơ cấu theo trình độ văn hóa của bị cáo

Trình độ văn hóa	Số bị cáo	Tỷ lệ (%)
Không biết chữ	02	6,67
Tiểu học	87	28,33
Trung học cơ sở	135	43,97
Trung học phổ thông	83	27,03
Tổng số	307	100

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.15: Cơ cấu xét theo nghề nghiệp của bị cáo

Nghề nghiệp	Số bị cáo	Tỷ lệ (%)
Tài xế	94	30,61
Nông dân	85	27,68
Công nhân	11	3,58
Học sinh, sinh viên, người đang học nghề	07	2,28
Làm thuê	32	10,42
Buôn bán	23	7,49
Phụ xế	16	5,21
Công nhân viên chức (đương chức, nghỉ hưu)	02	0,69
Nghề khác	08	2,60
Không nghề nghiệp	29	9,44
Tổng số	307	100

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGDB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.16: Người bị hại và quan hệ giữa nạn nhân với người thực hiện tội phạm

Tổng số	Giới tính		Độ tuổi					Quan hệ với người phạm tội			
	Nam	Nữ	Trẻ em	Từ 14 đến dưới 18	Từ 18 đến 30	Từ 31 đến 50	Từ 51 đến 60	Quan hệ gia đình	Họ hàng	Quen biết	Không quen biết
329	198	131	07	16	152	127	27	15	59	65	190

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGDB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.17: Các hành vi VPQĐ về GTĐB do người bị hại thực hiện

Hành vi vi phạm	Số trường hợp vi phạm
Điều khiển xe trong tình trạng say rượu	56
Không giấy phép lái xe	23
Chuyển hướng sai qui định	21
Chạy quá tốc độ	24
Chở quá số người qui định	16
Chạy không đúng phần đường	23
Không đảm bảo an toàn về kỹ thuật	03
Lạc lách trên đường	01
Không quan sát	02
Các hành vi khác	07
Tổng cộng	97

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)

Bảng 2.18: Cơ cấu xét theo đặc điểm tiền sự

Tiêu chí	Mô tả tiêu chí	Số bị cáo	Tỷ lệ (%)
Tiền án, tiền sự	Phạm tội lần đầu	291	94,78
	Tiền án	11	3,58
	Tiền sự	5	1,64
	Tổng số	307	100

(Nguồn: 300 bản án hình sự sơ thẩm về tội VPQĐ về TGGTĐB trên địa bàn tỉnh Tiền Giang từ năm 2011 đến năm 2015)