

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

LÊ THỊ BÍCH NGỌC

XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH
TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ -
TỪ THỰC TIỄN QUẬN ĐÔNG ĐÀ, THÀNH PHỐ HÀ NỘI

LUẬN VĂN THẠC SĨ
LUẬT HIẾN PHÁP VÀ LUẬT HÀNH CHÍNH

HÀ NỘI – 2018

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

LÊ THỊ BÍCH NGỌC

**XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH
TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ -
TỪ THỰC TIỄN QUẬN ĐÔNG ĐÀ, THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

Ngành: Luật hiến pháp và luật hành chính

Mã số: 8380102

Người hướng dẫn khoa học: PGS.TS Lê Thị Hương

HÀ NỘI – 2018

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu khoa học của riêng tôi. Các số liệu, ví dụ và trích dẫn trong luận văn đảm bảo độ tin cậy, chính xác và trung thực. Những kết luận khoa học của luận văn chưa từng được tác giả nào công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu nào khác.

Tác giả luận văn

Lê Thị Bích Ngọc

LỜI CẢM ƠN

Tôi xin chân thành cảm ơn Ban Giám hiệu, Khoa Luật cùng các thầy cô của trường Học viện Khoa học Xã hội đã tạo điều kiện cho tôi trong suốt quá trình nghiên cứu hoàn thành luận văn thạc sĩ.

Tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến cô giáo hướng dẫn: PGS. TS Lê Thị Hương đã tận tình hướng dẫn, giúp đỡ tôi trong suốt quá trình thực hiện nghiên cứu và hoàn thành luận văn thạc sĩ.

Mặc dù đã nỗ lực hết mình nhưng do khả năng, kiến thức cũng như thời gian trong quá trình nghiên cứu hoàn thành luận văn luận văn không thể tránh khỏi những sai sót. Tôi rất mong nhận được sự đóng góp của Quý thầy cô và các bạn.

Xin chân thành cảm ơn!

Tác giả luận văn

Lê Thị Bích Ngọc

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
Chương 1: NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LÝ VỀ XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	7
1.1. Vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ	7
1.2. Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ	13
1.3. Các yếu tố ảnh hưởng tới xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ	24
Chương 2: THỰC TRẠNG XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở QUẬN ĐÔNG ĐA, THÀNH PHỐ HÀ NỘI	32
2.1. Các yếu tố ảnh hưởng đến xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở Quận Đống Đa, Thành phố Hà Nội	32
2.2. Thực trạng xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở quận Đống đa	40
2.3. Nhận xét về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở quận Đống Đa	43
Chương 3: PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỪ THỰC TIỄN QUẬN ĐÔNG ĐA, THÀNH PHỐ HÀ NỘI	54
3.1. Phương hướng bảo đảm xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn quận Đống Đa	54
3.2. Giải pháp bảo đảm xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn quận Đống Đa	57
KẾT LUẬN	77
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	78

DANH MỤC BẢNG

Bảng 2.1. Tổng hợp lỗi vi phạm của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa từ năm 2013 đến năm 2017	37
Bảng 2.2. Thống kê phương tiện gây tai nạn giao thông tại Quận Đống Đa.....	38
Bảng 3.1. Tổng hợp nguyên nhân chính gây tai nạn giao thông trên địa bàn Quận Đống Đa	49

DANH MỤC VIẾT TẮT

STT	Ký hiệu	Nguyên nghĩa
1	GTĐB	Giao thông đường bộ
2	TNGT	Tai nạn giao thông
3	QLNN	Quản lý nhà nước
4	TTATXH	Trật tự an toàn xã hội
5	ATGTĐB	Trật tự an toàn giao thông đường bộ

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong đời sống xã hội mỗi hoạt động của con người đều gắn liền với một loại hình giao thông nhất định, nhưng phổ biến nhất là giao thông đường bộ (GTĐB). Là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng, việc phát triển tốt GTĐB sẽ tạo tiền đề cho phát triển kinh tế- xã hội, củng cố an ninh quốc phòng, đổi mới và phát triển đất nước.

Thực tế GTĐB luôn là "nguồn nguy hiểm cao độ" hay phát sinh những rủi ro bất lợi cho xã hội như ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường, tai nạn GTĐB do vi phạm pháp luật trong lĩnh vực này gây ra. Trong những năm qua, không chỉ riêng Quận Đống Đa, hiện tượng vi phạm pháp luật GTĐB ngày một gia tăng và diễn biến hết sức phức tạp, tai nạn giao thông (TNGT) luôn có nguy cơ xảy ra, số vụ, số người chết, số người bị thương do TNGT luôn biến động khó lường theo chiều hướng gia tăng, gây khó khăn cho hoạt động quản lý nhà nước (QLNN) và ảnh hưởng lớn đến trật tự an toàn xã hội (TTATXH).

Tại Việt Nam, trung bình mỗi ngày trên toàn quốc có 24 người chết, hơn 60 người bị thương tật suốt đời do tai nạn giao thông, đó là những con số dẫn tới sự ra đời khái niệm “thảm họa quốc gia” - một cụm từ rất đau xót khi nói tới tình trạng tai nạn giao thông ở Việt Nam hiện nay. Tai họa không loại trừ bất kỳ người nào khi đi trên đường và do đó, việc giải quyết không chỉ là trách nhiệm của cơ quan chức năng, mà là ý thức, trách nhiệm của xã hội, của mỗi người.

Đống Đa là một trong 4 quận nội đô trung tâm Thủ đô đang được đẩy mạnh đầu tư xây dựng hạ tầng, hoàn thiện hệ thống giao thông hiện đại, đồng bộ nhằm đáp ứng yêu cầu mới về xây dựng Hà Nội văn minh, giàu đẹp.

Theo quy hoạch hệ thống giao thông đến 2020 tầm nhìn 2030, cho thấy trên địa bàn quận Đống Đa có khoảng 18 dự án giao thông trọng điểm đang

triển khai xây dựng bên cạnh 70 tuyến phố chính đóng vai trò quan trọng trong mạng lưới giao thông của thành phố.

Tuy nhiên, do quận Đống Đa là một trong những quận có mật độ dân cư dày đặc, thương mại sầm uất khiến nhiều tuyến đường trở nên kẹt cứng vào vào giờ cao điểm, cơ sở hạ tầng không đáp ứng kịp.

Trong những năm qua, Quận Đống Đa đã huy động toàn bộ sức mạnh hệ thống chính trị của toàn Quận vào cuộc để triển khai và thực hiện tốt các luật của Quốc hội, nghị định của Chính phủ về đảm bảo an toàn giao thông, đặc biệt là Luật giao thông đường bộ năm 2008 (sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị quyết số 51/2001/QH10). Sau gần 10 năm triển khai thực hiện Luật giao thông đường bộ, bước đầu đã thu được những kết quả nhất định, tình hình trật tự an toàn giao thông phần nào được cải thiện và đã hạn chế tới mức thấp nhất số vụ, số người chết và số người bị thương do tai nạn giao thông. Tuy nhiên, hoạt động giao thông đường bộ vẫn còn nhiều bất cập, tai nạn giao thông tuy có giảm về số vụ và số người chết nhưng chưa bền vững, đặc biệt là tình trạng vi phạm pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông có xu hướng ngày càng tăng. Nguyên nhân cơ bản là tình trạng pháp vi phạm xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ còn nhiều điểm hạn chế.

Vì tất cả những lý do trên, tác giả quyết định chọn đề tài: ***“Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ - từ thực tiễn Quận Đống Đa, thành phố Hà Nội”*** làm đề tài luận văn tốt nghiệp hệ cao học chuyên ngành Luật Hiến pháp - Hành chính của mình.

2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài

Trong thời gian qua đã có rất nhiều các công trình khoa học liên quan đến đề tài nghiên cứu của luận văn, tiêu biểu là:

Nguyễn Quang Huy: *“Thực hiện pháp luật trong lĩnh vực đảm bảo trật tự an toàn giao thông qua thực tế thành phố Thái Nguyên”*. Luận văn thạc sĩ luật học, Đại học quốc gia Hà Nội, 2007. Luận văn đã làm sáng tỏ một số vấn

đề lý luận cơ bản về pháp luật giao thông đường bộ, thực hiện pháp luật và thực hiện pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ, chỉ ra những tồn tại, hạn chế, nguyên nhân khách quan, chủ quan của những tồn tại hạn chế trong thực hiện pháp luật trong lĩnh vực bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ[2].

Vũ Ngọc Dương: "*Thực trạng và giải pháp về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hải Dương*", đề tài nghiên cứu cấp Bộ năm 2009. Luận văn đã làm sáng tỏ lý luận cơ bản về pháp luật, trật tự giao thông đường bộ, và liên hệ thực tiễn trật tự an toàn giao thông đường bộ của thành phố Hải Dương [1].

Vũ Thanh Nhân: "*Pháp luật về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay - Một số vấn đề lý luận, thực tiễn và phương hướng hoàn thiện*", Luận văn thạc sĩ luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội, 2009. Luận văn nghiên cứu thực trạng pháp luật xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở Việt Nam từ đó đưa ra giải pháp hoàn thiện pháp luật trong lĩnh vực này.[4]

Nguyễn Văn Minh: "*Xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Thanh Hóa*", Luận văn thạc sĩ luật học, Khoa luật, Đại học quốc gia Hà Nội, 2012. Luận văn làm sáng tỏ cơ sở lý luận chung về vấn đề giao thông đường bộ, đánh giá thực trạng an toàn giao thông đường bộ và hành lang an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Thanh Hóa.[3]

Bùi Ngọc Tuấn: "*Xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn tỉnh Phú Yên*", Luận văn thạc sĩ Luật hiến pháp và Luật hành chính, Khoa Luật, học viên Hành chính Quốc Gia, 2017. Luận văn hệ thống hóa những vấn đề lý luận và pháp lý về xử phạt, xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Luận văn là tài liệu tham khảo quan trọng cho các nhà quản lý hữu quan ở tỉnh; là tài liệu tham khảo cho

công tác bồi dưỡng, giáo dục pháp luật về xử phạt, xử phạt vi phạm hành chính nói chung, trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở Phú Yên nói riêng.[5].

Trong các công trình nghiên cứu trên đây, trên cơ sở phân tích lý luận và thực tiễn có liên quan, các tác giả đã giới thiệu, phân tích đánh giá về pháp luật và thực tiễn hoạt động xử lý vi phạm hành chính nói chung và về xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở các thành phố thành khác nhau nhưng chưa nghiên cứu về thực tiễn xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại quận Đống Đa, Thành Phố Hà Nội. Do vậy, luận văn ***"Xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ - Từ thực tiễn quận Đống Đa, Thành Phố Hà Nội"*** sẽ kế thừa một phần cơ sở lý luận của các nghiên cứu trên, đồng thời phản ánh thực trạng tại Quận Đống Đa nhằm cung cấp các luận cứ khoa học và cơ sở thực tiễn cho việc hoàn thiện hệ thống pháp luật xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ của cả nước nói chung và Quận Đống Đa nói riêng, nâng cao hiệu quả công tác quản lý Nhà nước, giữ gìn trật tự an toàn giao thông đường bộ, ngăn ngừa vi phạm, giảm nhẹ thiệt hại do vi phạm giao thông đường bộ gây ra đồng thời tăng cường hiệu quả xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu của luận văn

3.1. Mục đích nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu của luận văn là làm rõ quy định pháp luật và tình hình thực hiện quy định pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở Quận Đống Đa, từ đó đề xuất các quan điểm, giải pháp hoàn thiện quy định và nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính về giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa trong thời gian tới.

Để hoàn thành được mục đích đặt ra, luận văn tập trung giải quyết các nhiệm vụ nghiên cứu sau đây:

Một là, hệ thống hóa những vấn đề lý luận và pháp lý về vi phạm hành chính và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự, giao thông đường bộ;

Hai là, phân tích, đánh giá thực trạng tình hình vi phạm hành chính và hoạt động xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn Quận Đống Đa.

Ba là, đưa ra các phương hướng, giải pháp cụ thể bảo đảm xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn Quận Đống Đa, thành phố Hà Nội.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

4.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận văn là những vấn đề lý luận, pháp lý về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và thực tiễn tại Quận Đống Đa, Thành Phố Hà Nội.

4.2. Phạm vi nghiên cứu

- Về thời gian: Nghiên cứu, phân tích số liệu các vụ vi phạm giao thông đường bộ, tai nạn giao thông và công tác xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ năm 2013 đến năm 2017.

- Về không gian: Nghiên cứu trên phạm vi địa bàn Quận Đống Đa, Thành phố Hà Nội.

5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu

5.1. Phương pháp luận

Phương pháp duy vật biện chứng, phương pháp duy vật lịch sử, tư tưởng Hồ Chí Minh; Đường lối, quan điểm, chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về lĩnh vực giao thông đường bộ.

5.2. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp phân tích tổng hợp, phương pháp so sánh, phương pháp phỏng vấn, phương pháp lịch sử, phương pháp thống kê.

Nguồn số liệu

- Số liệu thứ cấp: Số liệu báo cáo từ các Sở, Ban ngành, UBND Quận Đống Đa, Thành phố Hà Nội.

- Số liệu sơ cấp: Thông tin số liệu được điều tra tại Quận Đống Đa, Thành phố Hà Nội.

6. Ý nghĩa của luận văn

- Luận văn hệ thống hóa những vấn đề lý luận và pháp lý về xử phạt, xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

- Luận văn là tài liệu tham khảo về xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa; là tài liệu tham khảo cho công tác bồi dưỡng, giáo dục pháp luật về xử phạt, xử phạt vi phạm hành chính nói chung, trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở một địa bàn nói riêng.

7. Kết cấu của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, và phụ lục, luận văn có kết cấu bao gồm 3 chương:

***Chương 1:** Những vấn đề lý luận và pháp lý về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ*

***Chương 2:** Thực trạng xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở quận Đống Đa, thành phố Hà Nội*

***Chương 3:** Phương hướng và giải pháp bảo đảm xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn quận Đống Đa, thành phố Hà Nội*

Chương 1

NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LÝ VỀ XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

1.1.1. Khái niệm vi phạm hành chính

Trong một nhà nước, việc quản lý xã hội bằng pháp luật luôn được xen kẽ với việc áp dụng những chế tài xử phạt trong từng lĩnh vực. Nếu không có những quy định cho việc thực hiện các chế tài nghiêm khắc, phù hợp với tính chất và mức độ của hành vi vi phạm, thì sẽ dẫn đến pháp luật khó có thể đi vào thực tế cuộc sống và được người dân thực hiện nghiêm túc. Pháp luật và nhà nước là những hiện tượng đặc biệt luôn có mối quan hệ biện chứng với nhau. Nhà nước và xã hội có những nguyên nhân, tiền đề xã hội ngay từ buổi bình minh và trong suốt quá trình vận động, phát triển.

Đảng và Nhà nước ta quy định "*Nhà nước được tổ chức và hoạt động theo Hiến pháp và pháp luật, quản lý xã hội bằng Hiến pháp và pháp luật, thực hiện nguyên tắc tập trung dân chủ. Các cơ quan nhà nước, cán bộ, công chức, viên chức phải tôn trọng Nhân dân, tận tụy phục vụ Nhân dân, liên hệ chặt chẽ với Nhân dân, lắng nghe ý kiến và chịu sự giám sát của Nhân dân; kiên quyết đấu tranh chống tham nhũng, lãng phí và mọi biểu hiện quan liêu, hách dịch, cửa quyền*".

Hiện nay các vi phạm pháp luật trong xã hội vô cùng đa dạng, tuy nhiên, nếu căn cứ vào tính chất và đặc điểm của chủ thể, khách thể của hành vi vi phạm, thông thường vi phạm pháp luật được chia thành các loại vi phạm cụ thể sau:

Thứ nhất: vi phạm pháp luật hình sự (tội phạm). Được hiểu là hành vi nguy hiểm cho xã hội được quy định trong Bộ luật Hình sự, do chủ thể có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện xâm hại tới khách thể được luật hình sự bảo vệ như độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ hay tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm của con người...

Thứ hai: vi phạm pháp luật dân sự (vi phạm dân sự). Là những hành vi trái pháp luật, có lỗi, do chủ thể có năng lực trách nhiệm dân sự thực hiện, xâm hại tới những quan hệ tài sản, quan hệ nhân thân có liên quan đến tài sản...

Thứ ba: vi phạm kỷ luật nhà nước (vi phạm kỷ luật) là những hành vi có lỗi của những chủ thể có năng lực trách nhiệm kỷ luật trái với những quy chế, quy tắc trật tự trong cơ quan, tổ chức...

Thứ tư: vi phạm pháp luật hành chính (vi phạm hành chính) là hành vi do các chủ thể có năng lực trách nhiệm hành chính thực hiện, có lỗi, xâm hại tới các quan hệ xã hội được luật hành chính bảo vệ và theo quy định thì phải chịu trách nhiệm hành chính.

Khái niệm vi phạm hành chính lần đầu tiên được nêu ra trong Pháp lệnh Xử phạt vi phạm hành chính ngày 30/11/1989. Điều 1 của Pháp lệnh này đã chỉ rõ: “Vi phạm hành chính là hành vi do cá nhân, tổ chức thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý, xâm phạm các quy tắc quản lý nhà nước mà không phải là tội phạm hình sự và theo quy định của pháp luật phải bị xử phạt hành chính”[32].

Hiện nay khái niệm vi phạm hành chính được đề cập rất rõ ràng tại khoản 1 Điều 2 Luật Xử lý vi phạm hành chính 2012 cụ thể như sau: *Vi phạm hành chính là hành vi có lỗi do cá nhân, tổ chức thực hiện, vi phạm quy định của pháp luật về quản lý nhà nước mà không phải là tội phạm và theo quy định của pháp luật phải bị xử phạt vi phạm hành chính.*

Định nghĩa trên đưa ra các dấu hiệu pháp lý cơ bản của vi phạm hành chính, đó là: tính xâm phạm các quy tắc quản lý nhà nước, có lỗi, tính trái pháp luật hành chính và phải bị xử phạt vi phạm hành chính.

Vi phạm hành chính là một dạng vi phạm pháp luật, do đó nó cũng bao gồm các yếu tố cấu thành pháp lý là mặt khách quan, mặt chủ quan, chủ thể và khách thể. Dưới đây, các dấu hiệu và yếu tố cấu thành pháp lý của vi phạm hành chính sẽ được xem xét trong mối quan hệ thống nhất với nhau.

Mặt khách quan của vi phạm hành chính

Mặt khách quan của vi phạm hành chính là những biểu hiện ra bên ngoài thế giới khách quan của vi phạm hành chính, thông thường các biểu hiện ra bên ngoài của hành vi vi phạm là hành vi, thời gian, địa điểm, công cụ, phương tiện hay mối quan hệ nhân quả giữa hành vi vi phạm hành chính và hậu quả của vi phạm hành chính.

Hậu quả và mối quan hệ nhân quả giữa hành vi vi phạm hành chính và hậu quả của vi phạm hành chính vi phạm hành chính: Chính là tính xâm hại khách quan của vi phạm hành chính, được thể hiện ở vi phạm hành chính đã xâm hại hoặc đe dọa xâm hại các quan hệ đã được pháp luật quy định thành quy tắc quản lý nhà nước. Tuy nhiên, trong nhiều trường hợp hậu quả của vi phạm hành chính được biểu hiện ở các thiệt hại cụ thể về sức khỏe, nhân phẩm, danh dự, về tự do thân thể của cá nhân hoặc làm thiệt hại về tài sản của Nhà nước, tập thể và công dân. Hậu quả của vi phạm hành chính là kết quả của hành vi vi phạm hành chính do con người hoặc tổ chức thực hiện. Do đó giữa hành vi vi phạm hành chính và hậu quả vi phạm hành chính có mối quan hệ hữu cơ, trong đó hậu quả của vi phạm hành chính có tiền đề xuất hiện của nó là hành vi khách quan của vi phạm hành chính; sự tồn tại mối quan hệ nhân quả giữa hành vi vi phạm hành chính và hậu quả của vi phạm hành chính dựa trên các căn cứ sau:

Một là; hành vi vi phạm hành chính xảy ra trước hậu quả xâm hại các mối quan hệ về mặt thời gian;

Hai là, hành vi vi phạm phải chứa đựng khả năng thực tế làm phát sinh hậu quả xâm hại các quan hệ xã hội;

Ba là, hậu quả vi phạm đã xảy ra phải là sự hiện thực hóa khả năng thực tế làm phát sinh hậu quả của hành vi vi phạm. Ngoài những biểu hiện trên, về mặt khách quan của vi phạm còn có một số dấu hiệu khách quan khác như: thời gian, địa điểm, công cụ và phương tiện vi phạm.

Mặt chủ quan của vi phạm hành chính

Mặt chủ quan của vi phạm hành chính là những quan hệ tâm lý bên trong của chủ thể. Yếu tố cơ bản nhất của mặt chủ quan là tính có lỗi. Lỗi chính là trạng thái tâm lý của người vi phạm, biểu hiện thái độ của người đó đối với hành vi vi phạm và hậu quả của hành vi đó. Yêu cầu về lỗi trong Luật hành chính không cao như trong luật hình sự, trong nhiều trường hợp chỉ cần có lỗi nghĩa là người vi phạm biết hoặc có thể biết tính chất sai phạm của mình là đủ để xác định vi phạm hành chính xảy ra. Đối với luật hình sự đòi hỏi phải chính xác hơn, không chỉ xác định lỗi mà còn phải xác định cho được hình thức và mức độ lỗi; mặt khác lỗi trong luật hình sự

chỉ đặt ra với cá nhân vi phạm, trong hành chính lỗi đặt ra cho cả cá nhân và tổ chức vi phạm. Lỗi trong vi phạm hành chính thể hiện dưới hai hình thức: lỗi cố ý và lỗi vô ý. Lỗi cố ý trong vi phạm hành chính là chủ thể nhận thức được hành vi của mình là nguy hiểm cho xã hội nhưng vẫn thực hiện. Lỗi vô ý trong vi phạm hành chính là lỗi của cá nhân hoặc tổ chức thực hiện hành vi trái pháp luật do vô tình thiếu thận trọng mà không nhận thức được nghĩa vụ pháp lý bắt buộc mặc dù họ có đầy đủ khả năng xử sự theo đúng nghĩa vụ pháp lý quy định

Chủ thể của vi phạm hành chính

Khác với luật hình sự xác định chủ thể tội phạm chỉ có thể là cá nhân, trong luật hành chính chủ thể vi phạm hành chính có thể là cá nhân hoặc tổ chức; cá nhân hoặc tổ chức chỉ có thể trở thành chủ thể của vi phạm hành chính khi có năng lực trách nhiệm pháp lý hành chính.

Đối với cá nhân: Cá nhân là chủ thể của vi phạm hành chính bao gồm công dân Việt Nam và người nước ngoài (trừ những người được hưởng quyền ưu đãi, miễn trừ ngoại giao và lãnh sự) mà thực hiện hành vi vi phạm hành chính trên lãnh thổ Việt Nam, vùng đặc quyền kinh tế, vùng tiếp giáp lãnh hải. Những người này phải có năng lực trách nhiệm hành chính. Năng lực trách nhiệm pháp lý hành chính thể hiện khả năng nhận thức của con người với hành vi vi phạm, vì thế hai yếu tố để xác định năng lực pháp lý đối với cá nhân là: Đạt độ tuổi theo quy định của pháp luật, không mắc bệnh làm mất khả năng nhận thức của hành vi. Điều 5 Luật xử phạt vi phạm hành chính năm 2012 xác định đối tượng bị xử phạt vi phạm hành chính là cá nhân bao gồm: Người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi bị xử phạt vi phạm hành chính về vi phạm hành chính do cố ý; người từ đủ 16 tuổi trở lên bị xử phạt vi phạm hành chính về mọi hành vi vi phạm hành chính (điểm a khoản 1) [40].

Người thuộc lực lượng Quân đội nhân dân, Công an nhân dân vi phạm hành chính thì bị xử phạt như đối với công dân khác; trường hợp cần áp dụng hình thức phạt tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề hoặc đình chỉ hoạt động có thời hạn liên quan đến quốc phòng, an ninh thì người xử phạt đề nghị cơ quan, đơn vị Quân đội nhân dân, Công an nhân dân có thẩm quyền xử phạt.

Mặt khác, Luật xử phạt vi phạm hành chính năm 2012 còn quy định: Người từ đủ 14 tuổi đến 16 tuổi vi phạm hành chính thì bị phạt cảnh cáo; Người chưa thành niên vi phạm hành chính gây ra thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật; trong trường hợp này người chưa thành niên không có tiền nộp phạt thì cha, mẹ hoặc người giám hộ của người đó phải nộp thay, quy định như trên không có nghĩa là xử phạt cả người không vi phạm mà ở đây chúng ta hướng tới trách nhiệm giáo dục ý thức pháp luật cho người chưa thành niên.

+ Đối với tổ chức: Pháp luật hành chính coi tổ chức là chủ thể của vi phạm hành chính gồm: cơ quan nhà nước, tổ chức xã hội, đơn vị kinh tế. Cơ quan, tổ chức nước ngoài nếu vi phạm hành chính trên lãnh thổ Việt Nam, vùng đặc quyền kinh tế, vùng tiếp giáp lãnh hải thì bị xử phạt như cơ quan, tổ chức Việt Nam (trừ tổ chức được hưởng quyền ưu đãi, miễn trừ ngoại giao).

Khách thể của vi phạm hành chính

Khách thể của vi phạm hành chính là cái mà vi phạm xâm hại tới. Đó chính là các quan hệ xã hội được các quy tắc quản lý nhà nước bảo vệ. Các quan hệ xã hội bị/có thể bị vi phạm hành chính xâm phạm rất đa dạng, đó là: trật tự nhà nước và xã hội, sở hữu xã hội chủ nghĩa, quyền, lợi ích hợp pháp của công dân,...

Khách thể của vi phạm hành chính được chia thành các loại sau:

Khách thể chung: đó là các quan hệ xã hội phát sinh trong lĩnh vực quản lý nhà nước, hay nói cách khác là trật tự quản lý nhà nước nói chung.

Khách thể loại: là những quan hệ xã hội có cùng hoặc gần tính chất với nhau trong từng lĩnh vực nhất định của quản lý nhà nước. Các quan hệ này được phát sinh trong cũng một lĩnh vực hoạt động quản lý nhà nước, do vậy chúng có mối liên hệ với nhau, gắn liền với từng phạm vi quản lý nhà nước.

Khách thể trực tiếp: là quan hệ xã hội cụ thể được pháp luật quy định và bảo vệ, bị chính hành vi vi phạm hành chính phạm xâm hại tới.

1.1.2. Khái niệm và đặc điểm của vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Để nghiên cứu về vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, chúng ta phải hiểu cơ bản về Luật giao thông đường bộ như sau: Luật giao

thông đường bộ là tổng thể các quy định về quy tắc giao thông đường bộ; kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; phương tiện và người tham gia giao thông đường bộ; vận tải đường bộ và quản lý nhà nước về giao thông đường bộ. Pháp luật giao thông đường bộ là tổng thể các quy phạm pháp luật do nhà nước ban hành có nội dung điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Với tư cách là công cụ để Nhà nước quản lý giao thông đường bộ thì pháp luật giao thông đường bộ có nguồn rất rộng. Đó là các quy phạm pháp luật về đất đai, dân sự, kinh doanh vận tải của các thành phần kinh tế, hành chính, tư pháp, các tội phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ được quy định trong Bộ luật Hình sự... Trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế như hiện nay pháp luật về giao thông đường bộ còn là các điều ước quốc tế do nhà nước tham gia hoặc ký kết.

Hoạt động quản lý nhà nước nói chung và quản lý trong một lĩnh vực cụ thể nói riêng có thể được thực hiện bằng nhiều phương pháp, cách thức khác nhau. Phổ biến nhất là quản lý bằng phương pháp hành chính, kế hoạch chính sách, kinh tế, tư tưởng. Nhưng tóm lại Nhà nước nào cũng phải dùng pháp luật như một công cụ đồng thời là phương pháp chủ yếu để quản lý xã hội.

Bên cạnh đó, vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ là vi phạm trong một lĩnh vực cụ thể nên nó cũng có những điểm khác biệt như: đó là hành vi trái với quy định pháp luật về giao thông đường bộ, những hành vi đó được xác định và mô tả là hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực trật tự an toàn giao thông đường bộ. Những hành vi của chủ thể này phải gánh chịu những chế tài xử phạt nhất định.

Từ đó, ta có thể đưa ra khái niệm cụ thể về vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ như sau: "vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ là hành vi do cá nhân, tổ chức thực hiện, vi phạm các quy định của pháp luật về giao thông đường bộ một cách cố ý hoặc vô ý mà không phải là tội phạm và theo quy định của pháp luật bị xử phạt hành chính bao gồm: Các hành vi vi phạm nguyên tắc giao thông đường bộ; các hành vi vi phạm quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; các hành vi vi phạm quy định về phương tiện tham gia giao thông đường bộ; các hành vi vi phạm quy định về người điều khiển phương tiện

tham gia giao thông đường bộ; các hành vi vi phạm quy định về vận tải đường bộ; các hành vi vi phạm khác về giao thông đường bộ".

1.1.3. Phân loại vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ là những hành vi của cá nhân, tổ chức vi phạm quy định của pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ một cách cố ý hoặc vô ý mà không phải là tội phạm và theo quy định của pháp luật phải bị xử phạt vi phạm hành chính, bao gồm:

Chương II – Nghị định số 46/2016/NĐ-CP quy định 06 nhóm hành vi bị coi là vi phạm hành chính (Mục 1 đến Mục 6) [28]

- Các hành vi vi phạm quy tắc giao thông đường bộ;
- Các hành vi vi phạm quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ;
- Các hành vi vi phạm quy định về phương tiện tham gia giao thông đường bộ;
- Các hành vi vi phạm quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ;
- Các hành vi vi phạm quy định về vận tải đường bộ;
- Các hành vi vi phạm khác liên quan đến giao thông đường bộ.

Sự phân loại các nhóm hành vi như trên không thay đổi so với quy định tại Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02 tháng 4 năm 2010 về quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, và cũng thống nhất với các nhóm hành vi được quy định theo Luật Giao thông đường bộ 2008.

Cụ thể như sau:

Nhóm thứ nhất: Các hành vi vi phạm quy tắc giao thông đường bộ

Nhóm này gồm các hành vi quy định tại Mục 1 Chương II của Nghị định số 46/2016/NĐ-CP (từ Điều 5 đến Điều 11). Đó là những quy định mang tính chỉ dẫn bắt buộc đối với người tham gia giao thông nhằm đảm bảo an toàn cho chính họ và những người khác xung quanh.

Nhóm thứ hai: Các hành vi vi phạm quy chế về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Nhóm này gồm các hành vi quy định tại Mục 2 Chương II của Nghị định số 46/2016/NĐ-CP (từ Điều 12 đến Điều 15). Đây là các hành vi vi phạm quy định của

Luật Giao thông đường bộ về tiêu chuẩn, điều kiện an toàn đối với các công trình hạ tầng giao thông đường bộ.

Nhóm thứ ba: Các hành vi vi phạm quy chế về phương tiện tham gia giao thông đường bộ

Nhóm này gồm các hành vi quy định tại Mục 3 Chương II của Nghị định số 46/2016/NĐ-CP (từ Điều 16 đến Điều 20). Đây là các hành vi vi phạm quy định tại của Luật Giao thông đường bộ về tiêu chuẩn, điều kiện an toàn với các phương tiện giao thông đường bộ.

Nhóm thứ tư: Các hành vi vi phạm quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

Nhóm này gồm các hành vi quy định tại Mục 4 Chương II của Nghị định số 46/2016/NĐ-CP (từ Điều 21 đến Điều 22). Đây là các hành vi vi phạm quy định của Luật Giao thông đường bộ về điều kiện chuyên môn, độ tuổi, sức khỏe... đối với người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ.

Nhóm thứ năm: Các hành vi vi phạm về vận tải đường bộ

Nhóm này gồm các hành vi quy định tại Mục 5 Chương II của Nghị định số 46/2016/NĐ-CP (từ Điều 23 đến Điều 28). Đây là các hành vi vi phạm quy định của Luật Giao thông đường bộ về điều kiện an toàn đối với người, hàng hóa khi vận chuyển bằng phương tiện giao thông đường bộ.

Nhóm thứ sáu: Các hành vi vi phạm khác liên quan đến giao thông đường bộ

Nhóm này gồm các hành vi quy định tại Mục 6 Chương II của Nghị định số 46/2016/NĐ-CP (từ Điều 29 đến Điều 38). Các hành vi này tuy không trực tiếp ảnh hưởng đến an toàn giao thông đường bộ nhưng lại có những tác động xấu đến trật tự, an ninh xã hội.

1.2. Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

1.2.1. Khái niệm và đặc điểm xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Theo quy định tại Khoản 2 Điều 2 Luật xử phạt vi phạm hành chính đưa ra định nghĩa pháp lý về xử phạt vi phạm hành chính [40], theo đó, *Xử phạt vi phạm hành chính* là việc người có thẩm quyền xử phạt áp dụng hình thức xử phạt, biện

pháp khắc phục hậu quả đối với cá nhân, tổ chức thực hiện hành vi vi phạm hành chính theo quy định của pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính. Khi xem xét tổng thể các quy định pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lý luận về nhà nước và pháp luật, thì có thể đưa ra khái niệm về xử phạt vi phạm hành chính như sau:

Xử phạt vi phạm hành chính là hoạt động áp dụng pháp luật, trong đó, người có thẩm quyền áp dụng chế tài pháp luật hành chính (hình thức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả) đối với chủ thể vi phạm hành chính (cá nhân, tổ chức) theo thủ tục do luật hành chính quy định, kết quả là chủ thể thực hiện vi phạm hành chính phải gánh chịu những hậu quả bất lợi về vật chất và tinh thần tương xứng với tính chất, mức độ vi phạm của chủ thể vi phạm.

Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Từ khái niệm xử phạt vi phạm hành chính nói trên, có thể rút ra khái niệm xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ như sau:

Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ là hoạt động của người có thẩm quyền áp dụng những chế tài pháp luật hành chính đối với chủ thể vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ theo thủ tục do luật hành chính quy định.

Xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ có thể hiểu là: Hoạt động của cơ quan nhà nước có thẩm quyền áp dụng đối với các cá nhân, cơ quan, tổ chức có hành vi cố ý hoặc vô ý vi phạm các quy định của pháp luật an toàn giao thông đường bộ cụ thể: về quy tắc giao thông đường bộ; các hành vi vi phạm quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ; các hành vi vi phạm quy định về phương tiện tham gia giao thông đường bộ; các hành vi vi phạm quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ; các hành vi vi phạm quy định về vận tải đường bộ; các hành vi vi phạm khác về giao thông đường bộ mà không phải là tội phạm mà theo quy định phải bị xử phạt hành chính.

Đặc điểm về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Thứ nhất: Xử phạt vi phạm hành chính chỉ được tiến hành khi có vi phạm hành chính xảy ra. Cơ sở để xử phạt vi phạm hành chính là hành vi vi phạm hành chính. Như vậy, để thực hiện hoạt động xử phạt vi phạm hành chính trước hết đòi

hỏi các chủ thể có thẩm quyền xử phạt phải xem xét đã có vi phạm hành chính xảy ra hay chưa.

Thứ hai, xử phạt vi phạm hành chính là hoạt động áp dụng pháp luật do các cá nhân có thẩm quyền quản lý hành chính thực hiện. Việc tiến hành xử phạt vi phạm hành chính đòi hỏi phải đúng trình tự, thủ tục đã được pháp luật quy định. Kết quả xử phạt vi phạm hành chính phải thể hiện bằng quyết định xử phạt vi phạm hành chính có hiệu lực pháp luật.

Xử phạt vi phạm hành chính được áp dụng theo trình tự do các quy phạm thủ tục của luật hành chính quy định (trình tự hành chính) chứ không phải trình tự, thủ tục tư pháp. Việc áp dụng trình tự này đơn giản hơn nhiều so với trình tự áp dụng cưỡng chế hình sự và cưỡng chế kỷ luật

Thứ ba: Xử phạt vi phạm hành chính là hoạt động cưỡng chế nhà nước do các chủ thể có thẩm quyền tiến hành và được đảm bảo bằng quyền lực nhà nước. Mọi quan hệ trong xử phạt vi phạm hành chính là mối quan hệ pháp luật giữa một bên là Nhà nước – một bên là tổ chức, cá nhân vi phạm hành chính. Để tránh lạm quyền, bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của cá nhân, tổ chức và xã hội, pháp luật quy định thủ tục tổ tụng hành chính, tức hoạt động xử phạt vi phạm hành chính bị kiểm soát bởi chính Nhà nước và xã hội.

Thứ tư: Mục đích của hoạt động xử phạt vi phạm hành chính là nhằm truy cứu trách nhiệm hành chính một hành vi vi phạm cụ thể và quan trọng hơn là giáo dục, ngăn chặn những hành vi vi phạm. Qua đó, buộc chủ thể vi phạm hành chính phải gánh chịu một biện pháp cưỡng chế tương xứng với hành vi vi phạm do mình gây ra. Hay nói cách khác, vi phạm hành chính là cơ sở làm phát sinh các hoạt động xử phạt vi phạm hành chính.

Do đặc điểm của vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ nên hoạt động xử phạt vi phạm hành chính có thể được bắt đầu ở những địa điểm bất kỳ không có định nơi mà hành vi vi phạm diễn ra. Nếu vi phạm hành chính trong những lĩnh vực khác thường gắn liền với những địa điểm tĩnh (xây dựng, môi trường, thuế, công nghệ thông tin,...) thì vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ có thể diễn ra ở bất cứ nơi nào mà có sự tham gia của người dân

vào giao thông đường bộ. Như đã đề cập ở phần đầu, giao thông đường bộ là một hệ thống – mạng lưới đường bộ phủ khắp địa bàn một đơn vị hành chính, một khu vực nhất định. Do vậy mà đặc thù của quá trình xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực này gắn liền với sự “di động” của địa điểm nơi diễn ra hành vi vi phạm.

Do địa điểm vi phạm hành chính là “di động”, “không cố định” gắn với không gian là “đường bộ”, nên việc phát hiện, xác minh hành vi vi phạm là điều khó khăn, nhất là trong điều kiện cần nhiều phương tiện hỗ trợ xử phạt vi phạm. Ở khía cạnh khác, tính không cố định về địa điểm vi phạm hành chính khiến cho công tác giám sát hoạt động xử phạt vi phạm hành chính đối với người có thẩm quyền là điều gặp nhiều khó khăn. Chính tại đây có thể phát sinh những tiêu cực trong việc xử phạt vi phạm hành chính trong giao thông đường bộ.

1.2.2. Nguyên tắc xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

1.2.2.1. Việc xử lý các vi phạm hành chính phải do người có thẩm quyền tiến hành theo đúng quy định của pháp luật

Đây là nguyên tắc cơ bản trong xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, theo đó chỉ có những chủ thể có thẩm quyền mới được xử phạt vi phạm. Như vậy, những người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ là những người được pháp luật trao quyền, thay mặt nhà nước xử phạt các chủ thể có hành vi vi phạm, do vậy khi tiến hành xử phạt các chủ thể có thẩm quyền không được phép tùy tiện mà nhất định phải tuân thủ triệt để các quy định của pháp luật.

1.2.2.2. Cá nhân, tổ chức chỉ bị xử phạt khi có hành vi vi phạm hành chính do pháp luật quy định

Một hành vi được gọi là trái pháp luật khi hành vi đó được quy định trong các văn bản luật. Một hành vi vi phạm pháp luật hành chính thì phải có cơ sở pháp lý là quy định tại các văn bản pháp luật đó là hành vi vi phạm pháp luật hành chính, tức là nó có đầy đủ các dấu hiệu cấu thành vi phạm.

Vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ là một vi phạm hành chính nhưng nó được xác định là vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ vì căn cứ

vào các văn bản pháp luật quy định hành vi nào là hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ mới xác định được đâu là vi phạm hành chính trong lĩnh vực này. Nếu không có quy định cụ thể như vậy, thì có thể là hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực khác và không thể áp dụng hình thức cũng như chế tài xử phạt của lĩnh vực giao thông đường bộ để xử phạt hành vi đó.

1.2.2.3. Mọi vi phạm hành chính phải được phát hiện kịp thời và phải bị đình chỉ ngay

Việc xử lý phải được tiến hành nhanh chóng, công minh, triệt để; mọi hậu quả do vi phạm hành chính gây ra phải được khắc phục theo đúng quy định của pháp luật. Nguyên tắc này đòi hỏi các cơ quan có thẩm quyền phải tích cực, chủ động trong việc thanh tra, kiểm tra và thực thi công vụ để kịp thời phát hiện sớm các vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và khi đã phát hiện ra sai phạm phải tiến hành xử lý nhanh chóng, công minh và triệt để. Hậu quả do hành vi vi phạm gây ra phải được khắc phục vì lợi ích của cộng đồng nhằm đảm bảo lập lại trật tự pháp luật, góp phần thiết lập kỷ cương, ổn định xã hội, phát triển kinh tế.

1.2.2.4. Một hành vi vi phạm hành chính chỉ bị xử phạt một lần

Một người thực hiện nhiều hành vi vi phạm hành chính thì bị xử phạt về từng hành vi vi phạm. Nhiều người cùng thực hiện một hành vi vi phạm thì mỗi người vi phạm đều bị xử phạt theo quy định của pháp luật.

Nếu một hành vi vi phạm đã bị một người có thẩm quyền lập biên bản xử phạt hoặc ra quyết định xử phạt thì không được lập biên bản hoặc ra quyết định xử phạt lần hai đối với cùng một hành vi đó nữa. Đối với trường hợp một người thực hiện nhiều hành vi vi phạm, thì người đó sẽ bị xử phạt về từng hành vi, sau đó tổng hợp lại thành hình phạt chung. Trường hợp nhiều người cùng thực hiện một vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ thì mỗi người đều bị phạt. Vi phạm giao thông đường bộ đó tổng hợp tất cả các hành vi vi phạm của mỗi người.

1.2.2.5. Việc xử phạt vi phạm hành chính phải căn cứ vào tính chất, mức độ vi phạm, nhân thân người vi phạm và những tình tiết giảm nhẹ, tăng nặng trách nhiệm để quyết định hình thức, biện pháp xử phạt thích hợp

Tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ cũng là những căn cứ có ý nghĩa đáng kể trong việc xem xét, quyết định hình thức, mức xử phạt, biện pháp khắc phục hậu quả đối với cá nhân vi phạm. Khi xem xét, quyết định việc xử phạt, người có thẩm quyền phải xem xét toàn diện vụ việc một cách khách quan, cân nhắc xem vụ việc vi phạm có tình tiết giảm nhẹ nào áp dụng đối với người vi phạm hoặc liệu có tình tiết tăng nặng nào cần tính đến để áp dụng hình thức, mức xử phạt thích hợp.

1.2.2.6. Không xử phạt vi phạm hành chính trong trường hợp thuộc tình thế cấp thiết, phòng vệ chính đáng, sự kiện bất ngờ hoặc vi phạm hành chính trong khi đang mắc các bệnh tâm thần hoặc mắc các bệnh khác làm mất khả năng nhận thức hoặc khả năng điều khiển hành vi của mình

Theo như nguyên tắc này, trường hợp nếu có vi phạm giao thông đường bộ xảy ra thuộc một trong các trường hợp trên thì người thực hiện hành vi vi phạm tuy nhiên về mặt khách quan thì họ chính là người gây ra thiệt hại, có hành vi vi phạm, nhưng theo quy định của pháp luật thì họ không bị xử phạt và không áp dụng các biện pháp xử phạt đối với họ.

Tình thế cấp thiết là tình thế của một người vì muốn tránh một nguy cơ đang đe dọa đến lợi ích của Nhà nước, các tổ chức, quyền và lợi ích chính đáng của mình hay của người khác mà không có cách nào khác là phải gây một thiệt hại nhỏ hơn thiệt hại cần ngăn ngừa. Chẳng hạn người lái xe ô tô buộc phải đánh tay lái để xe lao lên vỉa hè và đâm vào gốc cây bên đường để tránh không đâm vào người bất ngờ chạy vụt qua đường. Xe ô tô, tài sản của nhà nước có bị hỏng nhưng đã cứu được một sinh mạng. Hành vi điều khiển xe lao lên vỉa hè và đâm vào gốc cây được thực hiện trong tình thế cấp thiết, do đó không phải là vi phạm giao thông đường bộ.

Phòng vệ chính đáng là hành vi của một người nhằm bảo vệ lợi ích của nhà nước, tổ chức, bảo vệ quyền, lợi ích chính đáng của mình hay của người khác mà chống trả lại một cách cần thiết, người đang có hành vi xâm phạm các lợi ích nói trên.

Hành vi của một người gây thiệt hại cho xã hội nhưng do sự kiện bất ngờ, tức là trong trường hợp không thể thấy trước hoặc không buộc phải thấy trước hậu quả

của hành vi đó, thì không phải là vi phạm hành chính. Chẳng hạn, người lái xe ô tô trên đường không vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ (có bằng lái xe, trong tình trạng thành phố táo, không say rượu hoặc say do dùng một chất kích thích mạnh khác, chạy đúng tốc độ cho phép, đúng phần đường...), bất ngờ có người bên đường chạy ra đâm vào xe, bị xe hất ngã, bị thương - tai nạn bất ngờ, không do người lái xe gây ra. Hành vi làm người khác bị thương do sự kiện bất ngờ không phải là vi phạm hành chính.

Vi phạm hành chính trong khi đang mắc bệnh tâm thần hoặc các bệnh khác làm mất khả năng nhận thức hoặc khả năng điều khiển hành vi của mình thì cũng không bị xử lý vi phạm hành chính.

1.2.3. Hình thức xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

1.2.3.1. Các hình thức phạt chính

Về hình thức xử phạt chính: Với mỗi hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, cá nhân, tổ chức phải chịu một trong các hình thức xử phạt chính là cảnh cáo và phạt tiền.

**** Cảnh cáo:***

Cảnh cáo là hình thức xử phạt được áp dụng đối với các cá nhân, tổ chức có hành vi vi phạm hành chính nhỏ, lần đầu, có tình tiết giảm nhẹ hoặc đối với hành vi vi phạm hành chính do người chưa thành niên từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi thực hiện. Là một trong hai hình phạt chính trong xử phạt vi phạm hành chính lĩnh vực giao thông đường bộ. So với hình thức phạt tiền, cảnh cáo là hình thức xử phạt nhẹ hơn, mang tính chất giáo dục, phổ biến, tuyên truyền pháp luật

**** Phạt tiền:*** Là hình thức xử phạt có tính chất nghiêm khắc hơn hình thức phạt cảnh cáo, bởi lẽ hình thức xử phạt này gây thiệt hại về vật chất với người bị xử phạt. Đây là hình thức xử phạt được áp dụng phổ biến nhất để xử phạt hầu hết các hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ hiện nay. Trên thực tế, hình thức xử phạt này có tác dụng rất lớn trong việc phòng, chống vi phạm hành chính cũng như răn đe, giáo dục ý thức chấp hành pháp luật trong xã hội.

Khi áp dụng hình thức phạt tiền, mức tiền phạt cụ thể đối với một hành vi vi phạm hành chính là mức trung bình khung tiền phạt quy định đối với hành vi đó, nếu vi phạm có tình tiết giảm nhẹ thì mức tiền phạt có thể giảm xuống thấp hơn mức trung bình nhưng không được giảm quá mức tối thiểu của khung tiền phạt. Nếu vi phạm có tình tiết tăng nặng thì mức tiền phạt có thể tăng lên cao hơn mức trung bình nhưng không được vượt quá mức tối đa của khung tiền phạt.

1.2.3.2. Các hình thức phạt bổ sung

Hình thức thứ nhất: Tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề.

Giấy phép, chứng chỉ hành nghề hoặc bằng, chứng chỉ hành nghề hoặc giấy phép khác là những loại giấy tờ pháp lý do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp cho cá nhân, tổ chức nhằm cho phép hoặc công nhận cá nhân, tổ chức đó được quyền thực hiện một hoạt động nhất định.

Hình thức thứ hai: Tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để thực hiện hành vi vi phạm hành chính.

1.2.3.3. Các biện pháp khắc phục hậu quả

Các biện pháp khắc phục hậu quả - Buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm hành chính gây ra hoặc buộc tháo dỡ công trình xây dựng trái phép. - Buộc thực hiện các biện pháp khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường do vi phạm hành chính gây ra. - Buộc đưa ra khỏi lãnh thổ Việt Nam hoặc buộc tái xuất phương tiện

Pháp luật còn quy định những biện pháp trách nhiệm hành chính mang tính chất khôi phục những quyền, lợi ích hợp pháp bị vi phạm hành chính xâm hại. Điều 4 Nghị định 46/2016/NĐ-CP quy định Các biện pháp khắc phục hậu quả vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt bao gồm:

a) Buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm hành chính gây ra;

b) Buộc tháo dỡ công trình, phần công trình xây dựng không có giấy phép hoặc xây dựng không đúng với giấy phép;

c) Buộc thực hiện biện pháp để khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường do vi phạm hành chính gây ra;

d) Buộc đưa ra khỏi lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam hoặc tái xuất phương tiện;

đ) Buộc nộp lại số lợi bất hợp pháp có được do thực hiện vi phạm hành chính;

e) Các biện pháp khắc phục hậu quả khác được quy định tại Chương II và Chương III của Nghị định này.

Nguyên tắc áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả được thực hiện theo quy định tại Khoản 2 Điều 28 của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

1.2.4. Thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Phân định thẩm quyền xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

- Chủ tịch Ủy ban nhân dân các cấp, Trưởng Công an các cấp (trừ Trưởng Công an cấp xã) có thẩm quyền xử phạt đối với các hành vi vi phạm quy định tại Nghị định này trong phạm vi quản lý của địa phương mình.

- Cảnh sát giao thông đường bộ có thẩm quyền xử phạt đối với các hành vi vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ của người và phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ được quy định trong Nghị định này.

- Cảnh sát trật tự, Cảnh sát phản ứng nhanh, Cảnh sát cơ động, Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Trưởng Công an cấp xã trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ được giao có liên quan đến trật tự an toàn giao thông đường bộ có thẩm quyền xử phạt.

- Thanh tra đường bộ trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ được giao có thẩm quyền xử phạt đối với các hành vi vi phạm quy định về hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải tại các điểm dừng xe, đỗ xe trên đường bộ, bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, trạm kiểm tra tải trọng xe, trạm thu phí, cơ sở kinh doanh vận tải đường bộ, khi phương tiện (có hành vi vi phạm) dừng, đỗ trên đường bộ; hành vi vi phạm quy định về đào tạo sát hạch, cấp Giấy phép lái xe, hoạt động kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình đường bộ và một số hành vi vi phạm.

- Cảnh sát trật tự, Cảnh sát phản ứng nhanh, Cảnh sát cơ động, Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Thanh tra đường bộ xử phạt đối với các hành vi vi phạm áp dụng thí điểm trong khu vực nội thành của các đô thị loại đặc biệt theo thẩm quyền quy định tại khoản 3, khoản 4 Điều này.

Như vậy, chỉ có những chủ thể theo quy định của pháp luật mới có thẩm quyền xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Thẩm quyền xử phạt giữa các chủ thể nói trên được phân định theo phạm vi lãnh thổ và loại vụ việc vi phạm hành chính, đồng thời xác định cụ thể thẩm quyền áp dụng hình thức xử phạt, mức phạt của từng cơ quan, chức danh. Theo đó, Chủ tịch ủy ban nhân dân các cấp, trưởng công an các cấp có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính về giao thông đường bộ xảy ra trong phạm vi quản lý của địa phương mình. Đối với các vi phạm hành chính của người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ thì cảnh sát giao thông có thẩm quyền. Đối với các trường hợp khác, thẩm quyền xử phạt thuộc về các lực lượng và chức danh theo quy định của pháp luật như: cảnh sát trật tự, cảnh sát phản ứng nhanh, cảnh sát cơ động, cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, trưởng công an xã, thanh tra đường bộ[23].

1.2.5. Thủ tục xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Thủ tục xử phạt vi phạm hành chính là trình tự, cách thức thực hiện các hành động trong việc xác minh, tạo lập các căn cứ để áp dụng chế tài hành chính đối với người vi phạm. Trong lĩnh vực giao thông đường bộ, thủ tục xử phạt vi phạm hành chính được chia làm 02 loại: thủ tục đơn giản và thủ tục lập biên bản.

Thủ tục xử phạt phải tuân theo các quy định của Pháp lệnh Xử lý vi phạm hành chính, Nghị định 128/2008/NĐ - CP. Chấp hành quyết định xử phạt và cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính [22].

Ngoài ra, trong lĩnh vực này thủ tục xử phạt vi phạm hành chính còn có những yếu tố mang tính đặc thù như: các mẫu biên bản và quyết định để sử dụng trong việc xử phạt hoặc các quy định liên quan đến sự có mặt tại nơi xảy ra vi phạm của chủ phương tiện, thủ tục đối với vi phạm được phát hiện vi phạm hành chính từ việc sử dụng các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ... Ví dụ như: trường hợp chủ phương tiện có mặt tại nơi xảy ra vi phạm, thì người có thẩm quyền lập biên

bản và ra quyết định xử phạt hành chính đối với họ. Trong trường hợp chủ phương tiện không có mặt tại nơi xảy ra vi phạm, thì người có thẩm quyền căn cứ vào hành vi vi phạm để lập biên bản đối với chủ phương tiện và người điều khiển phương tiện phải ký vào biên bản với tư cách là người chứng kiến và chấp hành quyết định xử phạt thay cho chủ phương tiện.

Về nguyên tắc chung, việc xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ được thực hiện thống nhất theo nguyên tắc, thủ tục đã được quy định tại Luật xử lý vi phạm hành chính, Nghị định số 46/2016/NĐ-CP của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt và các quy định khác của pháp luật có liên quan[28].

Khi phát hiện hành vi vi phạm, cảnh sát giao thông phải đình chỉ ngay hành vi vi phạm của tổ chức, cá nhân liên quan, lập biên bản vi phạm hành chính (trừ những trường hợp xử phạt theo thủ tục đơn giản). Trong quá trình xem xét để ra quyết định xử phạt, người có thẩm quyền xử phạt đánh giá tính chất, mức độ của hành vi vi phạm, xem xét hồ sơ vụ việc, các nhân chứng, vật chứng, xác định các tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ để làm căn cứ ra quyết định xử phạt hoặc quyết định không xử phạt. Công chức tham mưu, đề xuất xử phạt phải tra cứu hệ thống các cơ sở dữ liệu thông tin về giao thông đường bộ để xác định căn cứ xử phạt, ví dụ: cơ sở dữ liệu thông tin vi phạm pháp luật giao thông đường bộ để xác định vi phạm lần đầu hay tái phạm, xác định về tình trạng đăng kiểm của phương tiện cơ giới; xác định các thông tin nhân thân thể hiện mối quan hệ của chủ sở hữu phương tiện giao thông đường bộ dùng khi vi phạm,...

1.3. Các yếu tố ảnh hưởng tới xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

1.3.1. Mức độ hoàn thiện của pháp luật về giao thông đường bộ và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Việc ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quy định về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ và phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ là biện pháp quan trọng mang tính cơ sở nhằm tạo ra hành lang pháp lý cho quản lý nhà nước về giao thông đường bộ. Theo đó các cơ quan quản lý nhà nước về giao thông

đường bộ có căn cứ pháp lý vững chắc để thực thi nhiệm vụ của mình. Các chủ thể tham gia giao thông phải chấp hành nghiêm các quy định này, điều khiển hành vi của mình không lệch chuẩn. Khi có người vi phạm hoặc gây tai nạn giao thông đường bộ thì người có thẩm quyền, cơ quan Công an có căn cứ để xử lý đúng người, đúng lỗi, đúng hành vi vi phạm. Do đó ban hành hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quy định về bảo đảm an toàn giao thông đường bộ và phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ càng hoàn thiện thì càng có cơ sở đảm bảo để công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông đường bộ càng đạt hiệu quả cao.

Sau khi Luật Giao thông đường bộ 2008 có hiệu lực, hệ thống giao thông đường bộ phát triển, công tác bảo trì đường bộ được tăng cường hơn trước; công tác quản lý phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, công tác đổi mới quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe đã được nâng cao chất lượng, đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế.

Hệ thống pháp luật giao thông đường bộ hiện nay đã đảm bảo tính đồng bộ, đầy đủ và tương đối toàn diện. Để đảm bảo tham gia giao thông an toàn thì những chuẩn mực trong đi lại, những quy định bắt buộc trong vận tải cho đến cơ sở hạ tầng, đường sá, cầu cống, phương tiện giao thông và người điều khiển phương tiện đều đã được pháp luật điều chỉnh cụ thể và chi tiết.

1.3.2. Năng lực tổ chức thực hiện pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Công tác chỉ đạo, triển khai thi hành luật xử lý vi phạm hành chính và các văn bản quy định chi tiết thi hành luật

Ủy ban nhân dân đã ban hành Kế hoạch về việc triển khai công tác thi hành pháp luật về XLVPHC. Theo nội dung Kế hoạch, Sở Tư pháp là cơ quan tham mưu giúp UBND tổ chức triển khai thực hiện nhiệm vụ quản lý công tác thi hành pháp luật về XLVPHC,, hướng dẫn nghiệp vụ cho các Sở, ngành; tổ chức lớp bồi dưỡng, tập huấn nghiệp vụ pháp luật về XLVPHC cho cán bộ, công chức, viên chức có liên quan của các Sở, ngành, UBND.

Công tác hoàn thiện pháp luật về xử lý vi phạm hành chính

Căn cứ các văn bản quy phạm pháp luật của Chính phủ, các Bộ, ngành để tổ chức thực hiện công tác thi hành pháp luật về XLVPHC.

Công tác tuyên truyền, phổ biến, bồi dưỡng, tập huấn, hướng dẫn về kỹ năng, nghiệp vụ trong việc triển khai thi hành và áp dụng pháp luật xử lý vi phạm hành chính

Bên cạnh các hình thức phổ biến, giáo dục truyền thống, một số Sở, ngành và địa phương còn chủ động nhiều hình thức để phù hợp với đối tượng như: tuyên truyền qua phóng sự, bản tin, sóng truyền thanh của địa phương; tuyên truyền lưu động; lồng ghép các buổi sinh hoạt đoàn thể ở cơ quan, địa phương; tổ chức “Ngày pháp luật” hàng tháng và cập nhật văn bản pháp luật trên Trang thông tin điện tử của ngành mình để theo dõi.

Công tác kiểm tra, thanh tra việc thi hành pháp luật về xử lý vi phạm hành chính.

Qua kiểm tra cho thấy, công tác này được tổ chức triển khai tương đối đồng bộ, mức độ tuân thủ pháp luật của cá nhân, tổ chức có nhiều chuyển biến, việc kiểm tra đã giúp cho công tác theo dõi tình hình thi hành pháp luật từng bước đi vào nề nếp và mang lại hiệu quả tích cực. Đoàn kiểm tra đã kịp thời phát hiện những vướng mắc, bất cập trong các quy định của pháp luật để kiến nghị cấp trên, đồng thời hướng dẫn những vấn đề còn hạn chế, thiếu sót trong quá trình tổ chức thực hiện.

1.3.3. Công tác kiểm tra, giám sát việc thực hiện pháp luật và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Theo kết quả khảo sát cảnh sát, công an, thanh tra giao thông là ngành được đánh giá có mức độ tiêu cực cao nhất trong số các ngành được thống kê tại nước ta. Chức năng của cảnh sát giao thông là thực hiện tuần tra, kiểm soát có trách nhiệm bảo vệ trật tự an toàn giao thông và xử lý các hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ. Tuy nhiên, có lẽ chức năng xử lý vi phạm được khai thác triệt để trong hoạt động của các lực lượng chức năng được trao quyền trong thời gian qua.

Công tác tổ chức tuần tra, kiểm soát, giải quyết tai nạn giao thông

- Việc xây dựng kế hoạch tuần tra, kiểm soát giao thông đường bộ.

- Việc huy động các lực lượng Cảnh sát khác và Công an trật tự phối hợp với Cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự an toàn giao thông đường bộ.

- Tình hình trang bị và sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật công nghệ, vũ khí, công cụ hỗ trợ trong tuần tra, kiểm soát, phát hiện vi phạm.

- Tình hình tổ chức thực hiện các hình thức tuần tra, kiểm soát giao thông đường bộ (công khai, công khai kết hợp hóa trang, kiểm soát thông qua thiết bị, hệ thống giám sát).

- Việc bảo đảm tuân thủ các quy định pháp luật về nhiệm vụ, quyền hạn, quy trình, hình thức, nội dung tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm.

- Kết quả thực hiện việc tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm theo các chuyên đề.

- Tình hình phối hợp kiểm soát tải trọng và xử lý vi phạm về tải trọng.

- Thực trạng về tình hình chống người thi hành công vụ trong quá trình tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm.

Những phương tiện vận tải hàng hóa, vật liệu, kể cả vận tải hành khách vượt tải trọng gấp rưỡi, gấp đôi quy định là điều rất bình thường. Mức độ an toàn đối với các phương tiện này rất thấp, và khi gây tai nạn thường có hậu quả rất nghiêm trọng. Dĩ nhiên, các phương tiện này không thể tự do hoạt động nếu không có sự bảo kê của cảnh sát giao thông. Sẽ không có chuyện phóng nhanh vượt ẩu, sẽ không có chuyện chuyên chở quá tải, người tham gia giao thông sẽ có ý thức chấp hành nghiêm chỉnh luật lệ giao thông nếu các lực lượng chức năng thực hiện nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát hoạt động giao thông một cách nghiêm túc mang tính cảnh báo và giáo dục cao, cũng như không đồng lõa với hành vi mãi lộ của người vi phạm. Và nếu điều này được thực hiện tốt, thì các tai nạn giao thông sẽ được hạn chế rõ rệt.

Lĩnh vực giao thông đường bộ có vị trí đặc biệt quan trọng trong quá trình xây dựng và phát triển đất nước nhất là khi Việt Nam đã và đang hội nhập sâu, rộng vào nền kinh tế thế giới. Với mục tiêu TTATGT luôn được ổn định, góp phần thúc đẩy nền kinh tế - xã hội phát triển bền vững, an ninh - quốc phòng được ổn định,

thời gian tới công tác đảm bảo TTATGT của lực lượng CSGT cần tập trung những nội dung chính sau đây:

Thứ nhất, nghiêm túc triển khai thực hiện các chỉ thị, nghị quyết, chương trình và kế hoạch của Đảng, Chính phủ và của Bộ Công an về công tác đảm bảo TTATGT. Đây là những chủ trương lớn, là phương châm, nguyên tắc quan trọng để định hướng cho lực lượng CSGT tổ chức thực hiện nhiệm vụ được giao. Căn cứ vào chức năng, quyền hạn và nhiệm vụ chính trị của mình, lực lượng CSGT bám sát những nội dung cụ thể được đề cập trong các văn bản trên để nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác đảm bảo TTATGT, đáp ứng yêu cầu thực tế đòi hỏi. Từ hoạt động thực tiễn công tác, lực lượng CSGT phát hiện những tồn tại, thiếu sót nhất là trong hệ thống văn bản pháp luật về TTATGT, chiến lược về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, giáo dục về văn hóa giao thông... để đề xuất với các cơ quan chức năng những giải pháp trước mắt cũng như lâu dài nhằm hạn chế ùn tắc và giảm thiểu TNGT, đảm bảo TTATGT, góp phần giữ gìn trật tự an toàn xã hội.

Thứ hai, vận dụng linh hoạt, có hiệu quả các biện pháp nghiệp vụ để nắm chắc và dự báo đúng tình hình, chú trọng nâng cao chất lượng công tác điều tra cơ bản, thu thập thông tin về TTATGT phục vụ công tác tham mưu, đề xuất đối với lãnh đạo các cấp. Xây dựng chương trình, kế hoạch cụ thể để phối hợp với các ngành chức năng ứng phó, giải quyết nhanh chóng và hiệu quả đối với những vấn đề đột xuất xảy ra, như thiên tai, lũ lụt, ùn tắc và TNGT... Trong đó, cần coi trọng việc tổ chức thực hiện các nội dung công tác chuyên môn của lực lượng CSGT. Tăng cường công tác kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện chương trình công tác để đánh giá đúng tình hình, kịp thời phát hiện mặt hạn chế, khắc phục những khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện nhiệm vụ.

Thứ ba, quán triệt sâu sắc quan điểm “lấy dân làm gốc”, thực hiện tốt công tác vận động quần chúng, phối hợp với các lực lượng, các đoàn thể quần chúng, cấp ủy và chính quyền địa phương tạo nên sức mạnh tổng hợp bảo đảm TTATGT. Lắng nghe ý kiến phản biện của nhân dân để củng cố, hoàn thiện sức mạnh toàn lực lượng. Mỗi cán bộ, chiến sĩ CSGT cần xác định nhiệm vụ bảo vệ cuộc sống bình

yên cũng như tính mạng và tài sản của nhân dân, góp phần bảo đảm TTATGT là nhiệm vụ thiêng liêng cao cả của mình.

Thứ tư, chú trọng nghiên cứu khoa học và ứng dụng công nghệ tiên tiến vào công tác chuyên môn, tăng cường trang bị phương tiện, thiết bị hiện đại để nâng cao hiệu quả công tác. Thông qua hoạt động hợp tác quốc tế giữa lực lượng Cảnh sát trong đó có CSGT nước ta với các nước trong khu vực và trên thế giới nhằm trao đổi, học tập kinh nghiệm, chuyển giao công nghệ về quản lý và bảo đảm TTATGT góp phần xây dựng lực lượng CSGT vững mạnh về mọi mặt, từng bước chính quy, hiện đại.

Thứ năm, thường xuyên coi trọng công tác giáo dục chính trị, tư tưởng, giáo dục truyền thống lịch sử của ngành, bồi dưỡng, rèn luyện phẩm chất, đạo đức, tư thế tác phong của người Công an nhân dân trong lực lượng CSGT. Quản lý chặt chẽ cán bộ, chiến sĩ thông qua quy trình, chế độ và nguyên tắc làm việc. Cần xác định đây là yêu cầu quan trọng nhằm duy trì ý thức tổ chức kỷ luật từ sinh hoạt, quan hệ, ứng xử, lễ tiết tác phong đến đạo đức nghề nghiệp của mỗi cá nhân trong đơn vị. Thủ trưởng đơn vị dưới sự lãnh đạo của cấp ủy Đảng phải chịu trách nhiệm trước tổ chức Đảng và Thủ trưởng phụ trách cấp trên về sự vững mạnh toàn diện của đơn vị mình, trong đó phải đảm bảo tính bình đẳng, dân chủ và công bằng trên cơ sở tập thể lãnh đạo, cá nhân phụ trách, lấy phê bình và tự phê bình làm nguyên tắc sinh hoạt, học tập, xây dựng đơn vị.

Yêu cầu của sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội đất nước trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế đòi hỏi các cấp, các ngành, các lĩnh vực... từng bước đổi mới để phát triển toàn diện và đồng bộ, nhất là công tác bảo đảm TTATGT. Trong đó, lực lượng CSGT làm nòng cốt từng bước khắc phục tình trạng ùn tắc, giảm thiểu TNGT và góp phần xây dựng một xã hội giao thông văn minh, an toàn và phát triển bền vững.

1.3.4. Ý thức pháp luật của người tham gia giao thông

Các phương tiện tham gia giao thông trên đường như một bầy ong vỡ tổ mạnh ai nấy đi, không phân biệt làn đường, vạch phân làn, vượt xe khác chẳng theo bất kỳ một quy định nào. Tình trạng phóng nhanh, vượt ẩu, vượt đèn đỏ, đi vào

đường ngược chiều, đường cấm, bấm còi inh ỏi diễn ra như chuyện thường ngày ở bất cứ nơi đâu, đặc biệt tại những nơi không có cảnh sát giao thông. Thậm chí có nhiều người còn cho rằng tâm lý đối phó đã ngấm vào máu và rất khó để từ bỏ thói với đại bộ phận người tham gia giao thông. Thực tế, trong những năm gần đây, tình hình trật tự an toàn giao thông diễn biến khó lường, mặc dù Chính phủ, các cơ quan chức năng đã áp dụng rất nhiều biện pháp kiềm chế tai nạn giao thông, nhưng chưa mang lại hiệu quả rõ rệt.

Ý thức của một số người tham gia giao thông tỷ lệ nghịch với lưu lượng xe ngày một tăng. Khi tham gia giao thông, bản thân mỗi người chủ phương tiện phải có trách nhiệm với an toàn của mình và của những người tham gia giao thông khác. Song, trên thực tế, tình trạng người uống rượu bia vẫn tham gia giao thông; trẻ em chưa đủ tuổi lái xe cũng tham gia điều khiển phương tiện giao thông trái quy định của pháp luật; người tham gia giao thông lạng lách, đánh võng, phóng nhanh vượt ẩu, không đội mũ bảo hiểm, không chấp hành luật giao thông... đây là sự kém ý thức của người tham gia giao thông. Còn về phía những người có trách nhiệm liên quan như cảnh sát giao thông, thanh tra đô thị, kiểm định chất lượng phương tiện vẫn còn tồn tại hiện tượng tiêu cực. Đây là những nguyên nhân trực tiếp ảnh hưởng đến sự an toàn của người và phương tiện khi tham gia giao thông.

Tiểu kết chương 1

Việc hoàn thiện hệ thống pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ có ý nghĩa rất lớn như việc tạo ra cơ sở pháp lý vững chắc, bảo đảm chất lượng của hoạt động áp dụng pháp luật; đảm bảo tính hiệu thực của các quan hệ pháp luật trong lĩnh vực này; là cơ sở cho các chủ thể thực hiện đúng và đầy đủ các quyền và nghĩa vụ của mình; bảo đảm sự đồng bộ của hệ thống pháp luật và có ý nghĩa thúc đẩy sự phát triển nền kinh tế xã hội.

Hoạt động xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở mỗi địa phương và trên phạm vi cả nước luôn là vấn đề phức tạp có ảnh hưởng đến sự phát triển xã hội. Có thể thấy được điều đó qua việc Nhà nước sử dụng pháp luật để thực hiện các tác động đến các chủ thể có hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ góp phần ổn định trật tự xã hội. Trật tự an toàn xã hội được ổn định sẽ góp phần rất lớn đến hiệu quả của hoạt động xử phạt vi phạm hành chính về giao thông đường bộ. Hoạt động này có vai trò to lớn cho việc đảm bảo phát triển bền vững kinh tế - xã hội, bảo đảm trật tự an toàn xã hội và an ninh quốc phòng.

Chương 2

THỰC TRẠNG XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở QUẬN ĐÔNG ĐA, THÀNH PHỐ HÀ NỘI

2.1. Các yếu tố ảnh hưởng đến xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở Quận Đống Đa, Thành phố Hà Nội

2.1.1. Mạng lưới giao thông tại Quận Đống Đa

Quận Đống Đa: Những tuyến phố chính hiện hữu nằm trên địa phận quận Đống Đa có thể kể tới như đường vành đai 1, vành đai 2 và trục đường xuyên tâm Tây Sơn, Nguyễn Lương Bằng, Tôn Đức Thắng, Chùa Bộc, Phạm Ngọc Thạch, Tôn Thất Tùng, Trường Chinh, Xã Đàn, Thái Thịnh... đều là những tuyến đường huyết mạch tạo giao thương giữa quận Đống Đa với các quận khác của Thủ đô, tạo nên khu vực đầy năng động và sầm uất.

Vị trí, ranh giới: Quận Đống Đa nằm ở phía tây Nam thành phố Hà Nội, được giới hạn như sau:

- Phía Tây giáp với quận Cầu Giấy.
- Phía Đông giáp với quận Hoàn Kiếm và quận Hai Bà Trưng.
- Phía Bắc giáp với quận Ba Đình.
- Phía Nam giáp với quận Thanh Xuân.

Hệ thống giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa, Thành Phố Hà Nội

Ranh giới Bản đồ quy hoạch giao thông quận Đống Đa.

- Phía Đông: Bản đồ quy hoạch giao thông quận Đống Đa giáp quận Hai Bà Trưng, được bao quanh bởi trục đường phố Lê Duẩn và đường Giải Phóng.
- Tiếp đó, phía Đông Bắc Bản đồ quy hoạch giao thông quận Đống Đa: Giáp quận Hoàn Kiếm (ranh giới là trục đường Lê Duẩn),
- Phía Tây: Bản đồ quy hoạch giao thông quận Đống Đa giáp quận Cầu Giấy (đường Vành đai 2).
- Phía Bắc: Bản đồ quy hoạch giao thông quận Đống Đa giáp với quận Ba Đình.
- Phía Nam: Bản đồ quy hoạch giao thông quận Đống Đa giáp quận Thanh Xuân (đường Vành đai 2).

Bản đồ quy hoạch các nút giao thông trọng điểm quận Đống Đa

Giao thông trên địa bàn quận Đống Đa hiện nay nhìn chung khá khoa học với nhiều trục đường chính song song. Quan trọng nhất là những nút giao nhau tại điểm ngã 4 cần được quy hoạch thật khéo, nhất là những nút giao thông nối với các quận lân cận.

Tiêu biểu là nút giao Tây Sơn – Thái Hà, Xã Đàn – Tôn Đức Thắng, Ô Chợ Dừa – Hào Nam. Tại những nút thắt này cần được bổ sung cầu vượt trên cao, hầm đường bộ, hệ thống vòng xuyên để phân luồng giao thông, tránh ách tắc vào giờ cao điểm.

Bản đồ quy hoạch các tuyến đường cấp đô thị quận Đống Đa

Ngoài những tuyến đường đã được quy hoạch hoàn thiện và đi vào khởi động, quận Đống Đa vẫn còn một số trục đường chính cần nhanh chóng đi vào hoạt động.

Các tuyến đường chính đô thị cần được cải tạo, xây dựng, mở rộng và hoàn thiện theo bản đồ quy hoạch gồm:

- Tuyến đường từ Yên Lãng, Hoàng Cầu cho tới Hào Nam cần được quy hoạch, mở rộng và hoàn thiện để trở thành tuyến đường huyết mạch tiếp theo nối sang quận Ba Đình.

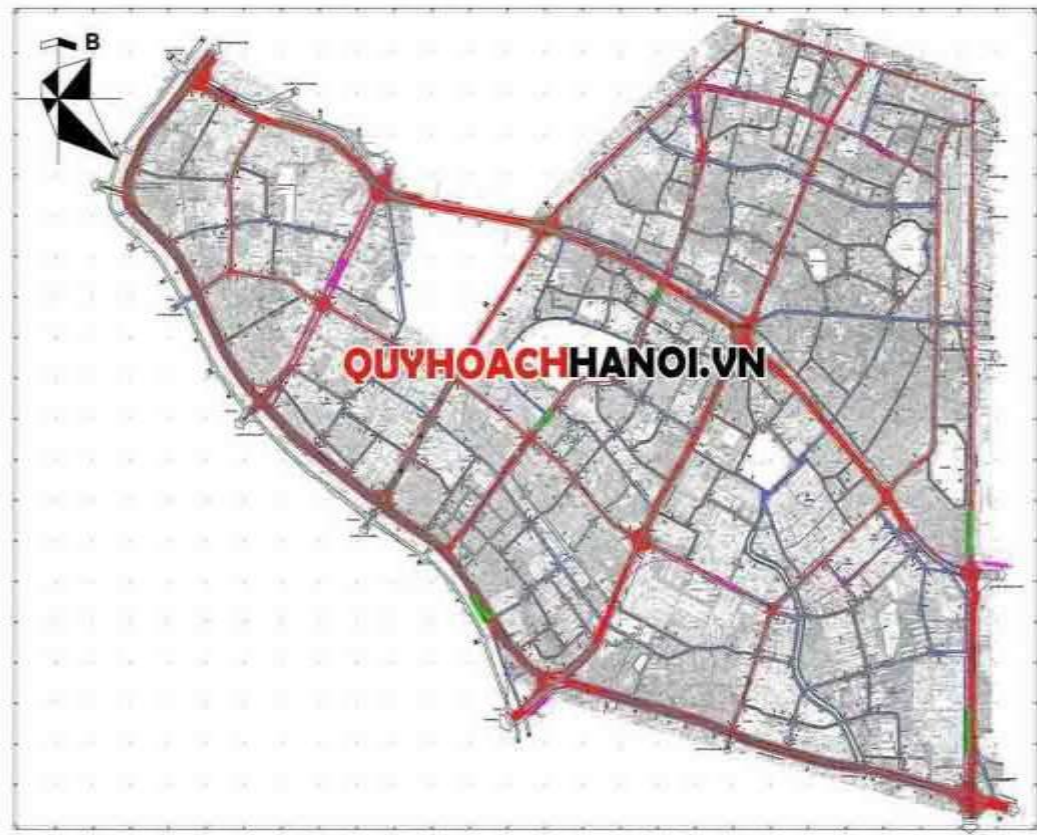
- Đường Trường Chinh – Láng: Có mặt cắt ngang rộng từ 50-60m.

- Tuyến đường Phạm Ngọc Thạch hiện diện tích mặt đường chỉ có 2 làn xe nên cần quy hoạch để mở rộng thêm làn mới, dự kiến mặt cắt ngang điển hình rộng $B = 40m - 50m$, phục vụ cho 6 làn xe.

- Đường Tôn Đức Thắng – Nguyễn Lương Bằng – Tây Sơn có mặt cắt ngang rộng từ 28,5 – 45m (hiện nay mặt đường rộng từ 27- 28,5m).

- Đường liên khu vực gồm: Giảng Võ – Láng Hạ có mặt cắt ngang rộng từ 40-42m, đường Nguyễn Chí Thanh có mặt cắt ngang rộng 50m.

QUY HOẠCH CHI TIẾT QUẬN ĐÔNG ĐA - TỶ LỆ 1/2000
BẢN ĐỒ QUY HOẠCH GIAO THÔNG



Bản đồ quy hoạch các tuyến đường cấp khu vực quận Đống Đa

Mạng lưới giao thông đường cấp khu vực cần được đồng bộ hóa, hoàn chỉnh quy hoạch với mặt cắt ngang rộng $B = 25\text{m} - 30\text{m}$, phục vụ được 4 làn xe.

Tập trung xác định các tuyến đường có quy mô nhỏ và trung bình nhằm giảm khối lượng giải phóng mặt bằng và nâng cao mật độ giao thông trên địa bàn quận.

Các đường khu vực gồm:

+ Chùa Bộc- Thái Hà – Huỳnh Thúc Kháng – Voi Phục có mặt cắt ngang rộng 30m,

+ Tôn Thất Tùng – Hồ Ba Mẫu – Thiên Hùng – Trần Quý Cáp có mặt cắt ngang rộng từ 25- 30m.

Đặc biệt là tuyến đường dẫn tới những địa điểm vui chơi, giải trí trong nội quận như rạp chiếu phim, công viên, trung tâm thương mại,...

Quy hoạch đường sắt đô thị quận Đống Đa

Dự án đường sắt trên cao 2A nối giữa Hà Đông và Cát Linh đi qua quận Đống Đa trên trục đường Yên Lãng – Hào Nam, kéo dài tới Cát Linh.

Trục đường trên cao không làm ảnh hưởng tới giao thông phía dưới, giải quyết được vấn đề đi lại trong nội quận.

Tuyến đường sắt hiện có dọc theo đường Giải Phóng – Lê Duẩn dự kiến được thay thế bằng tuyến đường sắt đô thị chạy trên cầu cạn.

Nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt đô thị khác dọc theo đường Nguyễn Chí Thanh (Tuyến Hà Nội – Hoà Lạc).

Quy hoạch trạm dừng đỗ xe bus quận Đống Đa

Các trạm xe bus cần được bố trí trên đường trục chính.

Hạn chế những tuyến bus vào trục đường khu vực chỉ có 2 làn xe.

2.1.2 Tình hình vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa, Thành Phố Hà Nội

Cùng với sự phát triển không ngừng của xã hội hiện nay chúng ta thấy rằng trên địa bàn Quận Đống Đa các phương tiện giao thông ngày càng hiện đại, số lượng phương tiện giao thông đường bộ ngày càng tăng lên một cách chóng mặt, kéo theo đó là tình trạng mất an toàn giao thông, tai nạn giao thông cũng như vi phạm pháp luật giao thông đường bộ ngày càng diễn biến phức tạp. Đã quá nhiều giải pháp để giải quyết một vấn đề tai nạn và ùn tắc giao thông tuy nhiên cho đến nay chưa có một giải pháp đã được thực thi nào đem lại tính hiệu khả quan.

Qua nghiên cứu tình hình thực tế, thực trạng vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa những năm qua có xu hướng gia tăng nhanh và diễn biến ngày càng phức tạp. Theo thống kê hiện nay trên địa bàn số lượng xe hai bánh gắn máy chiếm đa số (hơn 80%) số phương tiện tham gia giao thông, xe ô tô cá nhân chiếm tỉ trọng cao, và gia tăng nhanh chóng. Điều này gây khó khăn cho quản lý giao thông và an toàn giao thông. Ngoài ra, sự gia tăng nhanh chóng của số lượng xe ô tô cá nhân cũng là một điều đáng ngại. Một xe ô tô cá nhân chiếm diện tích lòng đường bằng 7 xe gắn máy. Theo ước tính, một xe ô tô chở trung bình 2,5 người và xe gắn máy chở 1,3 người. Ngoài ra, còn có vấn đề dừng đậu xe ô tô, thường là cập lè đường, cùng với việc phát thải khí oxit nitơ. Do đó, sự

gia tăng tỉ lệ xe ô tô cá nhân, xe khách, xe tải dẫn đến ùn tắc giao thông, ô nhiễm môi trường và gia tăng tai nạn giao thông trên địa bàn.

Theo số liệu thống kê từ năm 2013 đến năm 2017 của Ban an toàn giao thông Quận nhận thấy tình trạng vi phạm giao thông đường bộ trên địa bàn Quận có xu hướng gia tăng qua các năm và diễn biến ngày càng phức tạp, cụ thể như sau:

Năm 2013, tình hình an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đổng Đa diễn biến rất phức tạp, số vụ tai nạn ở mức cao là 60 vụ, đặc biệt số người chết ở mức báo động là 12 người, số người bị thương là 31 người. Nhìn vào bảng số liệu trên, chúng ta có thể thấy số người chết vì tai nạn giao thông đường bộ năm 2013 là khá cao so với các năm còn lại, số người bị thương cũng rất lớn so với các năm tiếp theo.

Năm 2014, tình hình tai nạn giao thông trên địa bàn Quận có giảm nhẹ so với năm 2014. Tuy số vụ tai nạn và số người chết đã giảm so với năm 2013, nhưng số người bị thương lại tăng lên 03 người so với thống kê của năm 2013.

Năm 2015, so với năm 2014 số vụ tai nạn, số người chết và bị thương do vi phạm an toàn giao thông đường bộ tăng lên khá nhiều. Điều này chứng tỏ tai nạn do vi phạm an toàn giao thông đường bộ ngày trên địa bàn Quận ngày càng phức tạp và khó kiểm soát hơn.

Năm 2016, so với năm 2015 thì năm 2014 số vụ tai nạn, số người chết và người bị thương có giảm hơn trước đó. Bởi vì, sau quá trình tổng kết, rút kinh nghiệm từ các năm trước nên tình hình tai nạn và thiệt hại cũng giảm đáng kể, áp dụng các biện pháp phòng ngừa tai nạn và xử lý nghiêm minh cũng như tuyên truyền sâu rộng đến mọi tầng lớp nhân dân, nhất là đội ngũ lái xe về an toàn giao thông, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của quần chúng nhân dân trong toàn Quận.

Năm 2017: So với các năm trước, năm 2016 tình trạng vi phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Quận đã có xu hướng giảm cả về số lượng cũng như mức độ nghiêm trọng của các vụ tai nạn. Đây là thành quả nhờ những nỗ lực của các lực lượng chức năng cũng như sự chuyển biến trong nhận thức của người tham gia giao thông đường bộ.

2.1.3. Nguyên nhân của vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở quận Đống Đa

Số vụ tai nạn tăng lên so với các năm trước, tuy nhiên thiệt hại về người đã giảm, số người chết ít hơn trung bình các năm trước. Điều này cho thấy mặc dù lãnh đạo Quận Đống Đa đã rất cố gắng dùng các biện pháp tuyên truyền cũng như xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm nhưng số vụ tai nạn vẫn ở mức cao và rất khó kiểm soát. Đòi hỏi sự nỗ lực hơn nữa từ phía người có thẩm quyền cũng như người tham gia giao thông.

Ngoài ra, theo số liệu từ Ban an toàn giao thông Quận cụ thể các vi phạm pháp luật giao thông đường bộ khác trên địa bàn Quận từ năm 2013 đến 2017 như sau:

Bảng 2.1. Tổng hợp lỗi vi phạm của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa từ năm 2013 đến năm 2017

Lỗi vi phạm	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương
Chạy quá tốc độ	45	14	52
Tránh vượt sai quy định	64	16	71
Say rượu, bia	12	09	15
Không chú ý quan sát	09	03	07
Đi không đúng phần đường	13	09	17
Không giấy phép lái xe, đăng ký xe	10	05	14
Chuyển hướng đột ngột	04	03	06
Dùng đồ đột ngột	02	00	04

Nguồn: Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa

Bên cạnh đó, phương tiện chủ yếu gây tai nạn giao thông đường bộ trên địa bàn Quận như sau:

Bảng 2.2. Thống kê phương tiện gây tai nạn giao thông tại Quận Đống Đa

Loại phương tiện	Số vụ	Số người chết	Số người bị thương
Xe mô tô, gắn máy	103	39	126
Xe ô tô	43	17	49
Phương tiện khác	13	03	07

Nguồn: Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa

Qua tìm hiểu thực tế và nghiên cứu các số liệu cho thấy, đa số các vụ tai nạn giao thông diễn ra trên địa bàn Quận là do xe mô tô, xe gắn máy gây ra, trong đó 95% các vụ tai nạn giao thông trên địa bàn đều do người điều khiển các phương tiện cơ giới chủ quan, không làm chủ được tốc độ của mình, không quan sát kỹ, không đi đúng làn đường, tránh vượt sai quy định, sử dụng rượu bia khi lái xe mới gây ra tai nạn, trong đó hạ tầng giao thông đường bộ của Quận chưa thể đáp ứng được nhu cầu.

Việc không chấp hành quy định đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông trên địa bàn Quận Đống Đa còn phổ biến. Từ năm 2013 đến năm 2017, các lực lượng chức năng đã xử lý 5.871 trường hợp vi phạm về hành vi không đội mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông.

Theo tìm hiểu thực tế có không ít các cá nhân chấp hành quy định an toàn giao thông theo kiểu chống đối như: Chỉ đội mũ bảo hiểm khi đến trạm kiểm soát, các trạm kiểm soát giao thông, hay khi thấy bóng dáng cảnh sát giao thông...sau khi đi qua các điểm kiểm tra lại bỏ mũ ra treo xe. Việc đội mũ bảo hiểm của người dân còn mang tính chất đối phó, hình thức thể hiện ở chỗ mũ bảo hiểm kém chất lượng, mang tính thời trang chứ không có tác dụng bảo vệ người tham gia giao thông. Do vậy, khi có tai nạn xảy ra rất nhiều trường hợp bị chấn thương sọ não và dẫn đến tử vong tại chỗ do đội mũ bảo hiểm kém chất lượng gây ra.

Từ năm 2013 đến năm 2017 trên toàn Quận cũng xảy ra 3.625 vụ vi phạm do xe đi quá tốc độ cho phép, đi vào đường ngược chiều, lạng lách đánh võng...Hầu hết các vụ vi phạm thì chủ thể vi phạm đều là người dân đang sinh sống và học tập trên địa bàn Quận.

Ngoài ra, thực trạng vi phạm hành lang an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn Quận cũng diễn biến ngày một phức tạp. Những hành vi vi phạm phổ biến như lấn chiếm, xây dựng trái phép các công trình nhà ở, lều quán, xây dựng các khu công nghiệp, dân cư, khu kinh tế, dịch vụ bám dọc các tuyến đường trên địa bàn Quận. Trong khoảng thời gian từ năm 2013 đến năm 2017, theo thống kê của Ủy ban nhân dân Quận thì có khoảng trên 385 trường hợp lấn chiếm vỉa hè để xây dựng lều quán.

Đối với vi phạm về việc dừng đỗ xe trái quy định Quận đã tiến hành xử phạt với 2782 trường hợp trong gần 5 năm qua. Ngoài ra, các hình thức xử phạt khác cũng được các lực lượng chức năng áp dụng nhằm tăng hiệu quả xử lý vi phạm và chấp hành xử phạt.

Qua thống kê và phân tích số liệu của Ban an toàn giao thông đường bộ Quận Đống Đa, việc vi phạm an toàn giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa do những nguyên nhân chủ yếu sau đây:

Một là, ý thức tự giác chấp hành pháp luật giao thông của nhiều người tham gia giao thông còn kém, nhất là người điều khiển phương tiện chủ quan với hiểm họa về tai nạn giao thông.

Hai là, địa phận Quận Đống Đa có mật độ giao thông dày đặc. Vì vậy, vấn đề tai nạn giao thông trên tuyến đường này luôn rình rập trong tình trạng nguy cơ rất cao.

Ba là, sự gia tăng nhanh chóng về số lượng, chủng loại phương tiện giao thông chưa phù hợp với sự phát triển kết cấu hạ tầng giao thông; phát triển phương tiện giao thông công cộng chưa đáp ứng yêu cầu; nhiều tuyến đường đang được nâng cấp mở rộng nên gây ách tắc, khó khăn trong di chuyển của các phương tiện tham gia giao thông, hầu hết các tuyến đều tổ chức giao thông hỗn hợp, chưa tách làn đường riêng biệt cho từng loại xe nên chưa đáp ứng được yêu cầu về an toàn.

Bốn là, những tồn tại, yếu kém trong quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông chậm được khắc phục. Bên cạnh đó kết cấu hạ tầng giao thông như: cầu, đường và các công trình phụ trợ chưa đáp ứng được yêu cầu.

2.2. Thực trạng xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở quận Đống Đa

2.2.1. Hoạt động tổ chức thực hiện xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa, Thành Phố Hà Nội

Thực trạng xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa. Với sự chỉ đạo sát sao của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân Quận từ tháng 1 năm 2013 đến hết tháng 12 năm 2017 công tác xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa luôn được thực hiện có hiệu quả và duy trì tương đối ổn định. Trên cơ sở các văn bản hướng dẫn triển khai thực hiện an toàn giao thông đường bộ của lãnh đạo các cấp, Phòng cảnh sát giao thông Quận Đống Đa đã phối hợp với Phòng Công an các đơn vị, quán triệt đến toàn thể cán bộ, đảng viên, chiến sĩ, coi công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông là nhiệm vụ trọng tâm, phải tập trung sự lãnh đạo, chỉ đạo thực hiện các biện pháp chặn đứng và đẩy lùi tai nạn giao thông. Mỗi đảng viên phải gương mẫu chấp hành đồng thời tích cực tuyên truyền, vận động mọi người chấp hành nghiêm túc Luật giao thông, tham gia thực hiện công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, nhất là công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục luật giao thông; phối hợp, hỗ trợ các lực lượng chức năng thực hiện công tác cưỡng chế thi hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông; tham gia giữ gìn trật tự an toàn giao thông ở cơ sở. Đồng thời có kế hoạch chỉ đạo các lực lượng Cảnh sát khác trên cơ sở chức năng, nhiệm vụ, phối hợp với lực lượng Cảnh sát giao thông tham gia tuần tra, bảo đảm trật tự an toàn giao thông, Cảnh sát giao thông giữ vai trò nòng cốt, chủ trì xây dựng kế hoạch, phân công nhiệm vụ cụ thể cho cho các lực lượng Cảnh sát khác; phối hợp, hỗ trợ các cơ quan thông tin đại chúng, các ban, ngành, tổ chức chính trị, xã hội đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến Luật giao thông đến mọi tầng lớp nhân dân. Kiên quyết thiết lập trật tự kỷ cương an toàn giao thông trên địa bàn Quận, tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm những hành vi vi phạm, đồng thời chỉ đạo tăng cường kiểm tra, xử lý nghiêm những cán bộ chiến sĩ trong lực lượng có hành vi tiêu cực trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông.

Ngoài ra, Phòng cảnh sát giao thông Quận Đống Đa cũng phối hợp với Ban an toàn giao thông Quận, các phòng chức năng khác tham mưu cho Ủy ban nhân dân Quận Đống Đa xây dựng, hoàn thiện các văn bản nhằm cụ thể hóa các chủ trương, giải pháp nhằm hạn chế tai nạn giao thông và vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; kiến nghị Ủy ban nhân dân thành phố rà soát, sửa đổi, thay thế những quy định không còn phù hợp với thực tiễn, chồng chéo, không thống nhất, trái với Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, bổ sung những quy định mới mang tính cụ thể, thiết thực, khắc phục những sơ hở, thiếu sót, đáp ứng yêu cầu trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, trật tự đô thị; kiến nghị Ủy ban nhân dân thành phố chỉ đạo các cơ quan chức năng tăng cường công tác quản lý nhà nước về cơ sở hạ tầng giao thông, khắc phục những bất cập trong tổ chức giao thông, tập trung xử lý xóa các "điểm đen" về tai nạn giao thông nhằm phòng ngừa, kiểm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông; kiến nghị tăng cường các biện pháp tổ chức giao thông như: lắp đặt các cụm đèn tín hiệu giao thông, đèn cảnh báo giao thông bằng năng lượng mặt trời, hệ thống biển báo hiệu, đầu nối, phân làn đường, xây dựng hệ thống tổ chức giao thông hợp lý, kiện toàn Ban an toàn giao thông Quận để chỉ đạo thực hiện các giải pháp bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên địa bàn Quận.

2.2.2. Hoạt động thanh tra, kiểm tra vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa, Thành Phố Hà Nội

Phòng Cảnh sát giao thông Quận Đống Đa đã bám sát sự lãnh đạo, chỉ đạo của các cấp các ngành, triển khai thực hiện nghiêm túc các giải pháp nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông trên địa bàn. Thường xuyên mở các đợt cao điểm tổng kiểm tra mô tô, xe máy, xe ô tô là loại phương tiện thường gây ra tai nạn giao thông và chiếm tỷ lệ lớn trên tổng số vụ tai nạn giao thông xảy ra; tập trung kiểm tra, xử lý các lỗi và các nhóm lỗi là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông; kết hợp với kiểm tra, xử lý vi phạm theo chuyên đề, như: học sinh, sinh viên chưa đủ tuổi hoặc không có giấy phép lái xe điều khiển mô tô, xe máy; kiểm định an toàn kỹ thuật; người đi mô tô, xe máy không đội mũ bảo hiểm; xe cơ giới hết niên hạn sử dụng, xe công nông, xe ô tô dừng, đỗ, đón trả khách không đúng nơi quy định; xe ô tô tải ben

vi phạm trật tự an toàn giao thông và vệ sinh môi trường; phối hợp với lực lượng Cảnh sát cơ động tăng cường thanh tra kiểm soát ban đêm phòng chống gây rối trật tự công cộng, lạng lách, đánh võng,...

Hàng tháng, thanh tra giao thông vận tải quận tiếp tục tăng cường công tác tuyên truyền bảo đảm trật tự an toàn giao thông, kiểm tra kết cấu hạ tầng giao thông và công tác bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường đang khai thác...; đồng thời tích cực kiểm tra, xử lý tình trạng vận chuyển hàng hóa quá tải thiết kế, quá tải trọng theo quy định; thực hiện kiểm soát tải trọng với nhiều hình thức và trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động...

Các lực lượng chức năng thực hiện tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm tiên hành kiểm soát tập trung trên một số tuyến đường trọng điểm trên địa bàn Quận đồng thời kiên quyết xử lý, cưỡng chế các trường hợp cản trở, không chấp hành nhằm lập lại kỷ cương, trật tự an toàn giao thông trên địa bàn Quận.

Bên cạnh đó, nhằm hạn chế các nguy cơ tiềm ẩn về tai nạn giao thông, Quận Đống Đa cũng tập trung huy động và tranh thủ các nguồn vốn đầu tư xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng; thường xuyên kiểm tra các công trình cầu đường bộ, phát hiện kịp thời những hư hỏng, xuống cấp, sạt lở để sửa chữa, bảo trì. Đồng thời, tăng cường công tác tuần tra, kiểm tra, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông. Nhờ đó, tình hình trật tự an toàn giao thông trên địa bàn Quận đã có những chuyển biến tích cực, tai nạn giao thông nhìn chung đã được kiểm chế nâng cao hiệu quả năng lực quản lý nhà nước về đảm bảo trật tự an toàn giao thông, gắn trách nhiệm với người đứng đầu.

Song song với đó, các lực lượng chức năng cũng tổ chức xuống đường tuyên truyền tới người dân và trực tiếp chỉ đạo việc giải tỏa các vị trí lấn chiếm hành lang đường bộ, lòng đường, vỉa hè, các biển quảng cáo treo, đặt trái phép, kiên quyết xử lý nghiêm các hành vi vi phạm; đồng thời hướng dẫn quy cách treo, đặt biển quảng cáo, quảng bá theo đúng quy định. Bên cạnh đó lực lượng chức năng cũng tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm Luật giao thông, đặc biệt xử lý nghiêm tình trạng xe quá khổ, quá tải hoạt động trên các tuyến đường trên địa bàn Quận.

Thực hiện kế hoạch của Ủy ban nhân dân Quận, toàn ngành giáo dục Quận Đống Đa đã phối hợp với lực lượng công an tiến hành tuyên truyền quy định của pháp luật về đội mũ bảo hiểm đối với trẻ em tại tất cả các trường học trên địa bàn Quận, nhất là tuyên truyền trực quan vận động giáo viên và học sinh thực hiện tốt các quy định về an toàn giao thông. Tuần tra kiểm soát và xử lý hành vi vi phạm chở hàng quá tải, xe vượt tốc độ, xe khách dừng đỗ trái quy định, tranh giành khách, vi phạm quy định về nồng độ cồn, trở quá số người quy định, không đội mũ bảo hiểm...

Theo đại úy Đỗ Lý Tường, Đội cảnh sát giao thông công an Quận Đống Đa cho biết: Sự vào cuộc quyết liệt của công an địa phương thời gian qua đã tạo những chuyển biến mới về trật tự an toàn giao thông. Tuy nhiên, kết quả thanh tra, kiểm tra, tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm của cơ quan công an cho thấy ý thức chấp hành pháp luật của người dân khi tham gia giao thông còn kém, đây là một thách thức lớn trong thực hiện mục tiêu kiềm chế, kéo giảm tai nạn giao thông trên địa bàn Quận.

2.3. Nhận xét về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở quận Đống Đa

2.3.1. Kết quả đạt được và nguyên nhân

Từ năm 2013 đến năm 2017 công tác xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa luôn được các lực lượng chức năng thực hiện có hiệu quả đặc biệt là lực lượng cảnh sát giao thông và thanh tra giao thông vận tải.

Từ năm 2013 đến năm 2017, các lực lượng chức năng trên địa bàn Quận đã lập tổng số biên bản vi phạm hành chính là: 26.821 trường hợp, xử phạt nộp Kho bạc nhà nước với số tiền lên đến 9.263.240.000 đồng.

Trong 5 năm lực lượng chức năng cũng đã tiến hành xử phạt hành vi vi phạm hành lang an toàn đường bộ và nộp vào Kho bạc nhà nước với số tiền lên tới 1.104.500.000 đồng. Tại các xã, phường trên địa bàn Quận đều thành lập các tổ công tác giải phóng mặt bằng và bảo vệ hành lang, giải tỏa vi phạm hành lang bảo vệ an toàn đường bộ.

Quận Đống Đa là địa phương cửa ngõ phía tây của thành phố Hà Nội và có lưu lượng phương tiện tham gia giao thông lớn nên công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông trong thời gian qua luôn được lãnh đạo Quận đặc biệt chú trọng. Những kết quả đã đạt được trong công tác xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa trong những năm qua chính là nhờ sự quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo Đảng, Nhà nước từ trung ương đến địa phương, sự đồng tình ủng hộ của các ban, ngành đoàn thể, sự ủng hộ của quần chúng nhân dân và đặc biệt là sự nhiệt tình không biết mệt mỏi của các lực lượng trực tiếp làm nhiệm vụ đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên địa bàn Quận Đống Đa.

Nhờ sự phối hợp giữa các cấp các ngành có liên quan mà ý thức tự giác chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ của người dân địa phương đã có chuyển biến tích cực. Vì vậy, tai nạn giao thông đã được giảm đáng kể về cả 3 tiêu chí: số vụ, số người chết và số người bị thương. Thực tế cho thấy rằng, trong thời gian lãnh đạo phòng công an Quận đã chỉ đạo cho công an các đơn vị địa phương mở các đợt cao điểm tuần tra kiểm soát và xử lý vi phạm hành chính, trong đó tập trung vào việc xử lý các hành vi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tai nạn giao thông như: điều khiển xe chạy quá tốc độ quy định, lạng lách, đánh võng, đua nhau trên đường, chở quá tải, quá hành khách, đi sai phần đường, không chấp hành quy tắc giao thông, tổ chức hướng dẫn thực hiện đúng quy trình xử lý các vi phạm quy định về trật tự an toàn giao thông. Vì vậy, việc xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, kể cả việc điều tra giải quyết các vụ tai nạn giao thông đã có chuyển biến tích cực, nhanh chóng, khách quan, được nhân dân tin tưởng và ủng hộ.

Để đạt được những kết quả trên là do trong thời gian qua, lãnh đạo Quận đã tập trung chỉ đạo tăng cường công tác tuần tra kiểm soát xử phạt vi phạm hành chính, xây dựng các phương án đảm bảo trật tự an toàn giao thông, phân công nhiệm vụ cụ thể cho từng lực lượng, phân cấp trách nhiệm quản lý theo địa bàn, tuyên, đầu tư nhiều trang thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ phục vụ cho công tác tuần tra kiểm soát xử phạt vi phạm hành chính như: máy đo tốc độ, máy đo nồng độ cồn nhằm hạn chế tối đa các vi phạm pháp luật về trật tự an toàn giao thông. Thông qua

hoạt động tuần tra kiểm soát đã phòng ngừa, đấu tranh và ngăn chặn kịp thời những hành vi vi phạm, kể cả hoạt động của các loại tội phạm hoạt động trên các tuyến giao thông, giải quyết nhanh chóng các vụ tai nạn giao thông, đảm bảo cho giao thông được thông suốt, an toàn.

Trong những năm qua Đảng bộ Quận Đống Đa đã có các nghị quyết chuyên đề về phát triển giao thông đường bộ trên địa bàn quận. Hàng năm quận trích ngân sách để hỗ trợ làm đường giao thông với cơ chế 30/70 (30% kinh phí quận hỗ trợ, 70% kinh phí nhân dân tự nguyện đóng góp), ngoài ra còn tăng cường vận động các tổ chức kinh tế - xã hội, doanh nghiệp trên địa phương đóng góp tham gia...

2.3.2. Hạn chế, khó khăn và nguyên nhân

Nhưng những thành tựu như trên mới chỉ là bước đầu, chưa thật sự ổn định và vững chắc, tình hình trật tự an toàn giao thông trên địa bàn Quận vẫn diễn biến hết sức phức tạp, ý thức chấp hành pháp luật giao thông đường bộ của người dân đã được cải thiện nhưng vẫn còn chưa đồng đều. Vì trình độ hiểu biết của người dân còn nhiều hạn chế, nhiều đối tượng ý thức chấp hành pháp luật kém, thường xuyên vi phạm và gây tai nạn giao thông, có tư tưởng coi thường pháp luật nên tình hình tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông rất khó kiểm soát đã gây ra những hậu quả vô cùng to lớn về người và tài sản, đang là vấn đề nhức nhối trong toàn xã hội. Thậm chí còn nguy hiểm hơn khi trong thực tế có nhiều vụ tai nạn giao thông có liên quan đến các loại xe mô tô gắn máy, khi gây tai nạn trong tình trạng sử dụng rượu bia, chất ma túy rồi bỏ chạy, hoặc hơn nữa là khi gây tai nạn nếu nạn nhân chưa chết thì lười xe hoặc tìm mọi cách làm cho nạn nhân chết để khỏi phải tốn kém thời gian nuôi dưỡng và chỉ chịu bồi thường một lần, sau đó có công ty bảo hiểm thanh toán lại. Việc này, cơ quan điều tra rất khó để xác định hành vi giết người của các đối tượng này. Bởi vì hiện trường rất khó xác định, mà việc lấy lời khai nhân chứng thì lại rất khó khăn, người dân rất ngại trong việc cung cấp thông tin cho cơ quan điều tra.

Việc ban hành và quy định thủ tục về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ hiện nay còn rườm rà, chưa thật sự tinh gọn, làm tốn thời gian của người thi hành công vụ và cả người vi phạm, nhưng hiệu quả lại không cao. Ví dụ: chỉ có một trường hợp vi phạm quy định phải tạm giữ phương tiện thôi

nhưng lực lượng làm nhiệm vụ buộc phải cùng một lúc làm đến bốn thủ tục (biên bản vi phạm hành chính, biên bản tạm giữ phương tiện, quyết định tạm giữ phương tiện, biên bản bàn giao phương tiện), trong khi lực lượng làm nhiệm vụ lại rất mỏng.

Ngoài ra, trong quá trình xử lý còn có các vướng mắc khác như: Cơ chế xin cho vẫn còn phổ biến làm ảnh hưởng đến việc xử phạt vi phạm hành chính. Việc quản lý phương tiện còn rất nhiều bất cập, hiện nay số lượng phương tiện chưa sang tên đổi chủ vẫn còn rất nhiều. Điều đó gây rất nhiều khó khăn trong việc quản lý cũng như xử lý vi phạm. Vì vậy, trên thực tế có rất nhiều vụ xe trộm, cắp hoặc tai nạn bỏ chạy liên quan đến đối tượng này vẫn không truy tìm được. Nghị định 46/2016/NĐ-CP quy định việc xử lý người điều khiển xe máy điện và xe đạp điện vi phạm đang gặp rất nhiều khó khăn, việc làm thủ tục đăng ký xe cho các loại xe này vẫn chưa thực hiện được. Vì không có biện pháp ngăn chặn phù hợp như các loại xe khác (tạm giữ giấy phép lái xe, chứng nhận đăng ký xe), và nếu tạm giữ xe thì khó phân biệt loại xe nên rất dễ gây ra nhầm lẫn) [28].

Ý thức tham gia giao thông của người dân còn kém. Đoạn đi qua địa bàn quận đã xuống cấp, lưu lượng phương tiện đi qua đông nhưng tình trạng xe dừng, đỗ không đúng nơi quy định vẫn diễn ra thường xuyên gây cản trở giao thông và tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông rất cao. Tình trạng người điều khiển phương tiện tham gia giao thông không đội mũ bảo hiểm, chở quá số người quy định vẫn diễn ra phổ biến, đặc biệt là ở đối tượng thanh thiếu niên.

Nguyên nhân

Thứ nhất, do hệ thống văn bản pháp luật về giao thông đường bộ hiện nay còn nhiều bất cập. Tính thực tiễn là yêu cầu cao nhất của pháp luật. Nếu pháp luật không xuất phát từ yêu cầu thực tiễn hoặc nói cách khác là không điều chỉnh những quan hệ thực tiễn mà xã hội đòi hỏi, thì pháp luật tự nó không thể đi vào cuộc sống.

Bên cạnh đó, hệ thống pháp luật và pháp luật giao thông đường bộ hiện nay của nước ta còn tồn tại những hạn chế nhất định như: Tính phù hợp của pháp luật giao thông đường bộ hiện chưa theo kịp tình hình, còn tồn tại những điểm chưa phù hợp. Cụ thể, theo quy định nhiều điều khoản có mức phạt chỉ mang tính hình thức,

chưa có sức giáo dục, răn đe. Chẳng hạn như, quy định về "*Mang, vắc vật công kênh gây cản trở giao thông; Đu, bám vào phương tiện giao thông đang chạy...thì bị phạt cảnh cáo hoặc phạt tiền từ 50.000 đồng đến 60.000 đồng*" [23].

Hay có những quy định mức phạt quá cao khiến các lực lượng chức năng rất khó triển khai thực hiện xử phạt vì tính thực tế của điều luật chưa phù hợp. Cụ thể như quy định về "*Điều khiển xe lắp đặt, sử dụng còi vượt quá âm lượng theo quy định, Phạt tiền từ 2.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng*" [23].

Thứ hai, hoạt động xử phạt vi phạm của các lực lượng chức năng. Được sự quan tâm chỉ đạo của Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân Quận trong những năm gần đây, hoạt động quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông đường bộ đã thu hút sự quan tâm rất lớn của cộng đồng xã hội, trong đó có việc xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Các lực lượng chủ yếu tham gia xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ là lực lượng cảnh sát giao thông, Cảnh sát cơ động Thanh tra giao thông vận tải...

Hàng năm số vụ vi phạm bị lập biên bản xử phạt, số tiền nộp vào kho bạc Nhà nước của Quận tuy khá lớn so với các Quận khác thuộc Thành phố nhưng mới chỉ phản ánh được một phần công việc xử phạt vi phạm, vẫn còn nhiều phương tiện tham gia giao thông vi phạm nhưng chưa bị xử lý. Nguyên nhân chủ yếu là do, lực lượng chức năng còn thiếu, chưa đủ mạnh, trang thiết bị cũng như công cụ hỗ trợ trang bị cho lực lượng này còn thiếu, lạc hậu, trình độ của một bộ phận cán bộ, công chức chưa đáp ứng được so với thực tế nhiệm vụ được giao, sự thoái hóa biến chất trong phẩm chất đạo đức của một bộ phận không nhỏ trong lực lượng chức năng có thẩm quyền.

Theo quy định "*Một hành vi vi phạm hành chính chỉ bị xử phạt một lần*" [32]. Và sau khi bị phạt người có hành vi vi phạm phải chấm dứt hành vi vi phạm. Tuy nhiên việc xử phạt vi phạm hành chính về giao thông đường bộ rất khó thực hiện theo quy định trên. Trong nhiều trường hợp, khi lập biên bản xử phạt thì việc buộc người vi phạm chấm dứt ngay hành vi vi phạm là rất khó thực hiện điển hình là các lỗi vi phạm sau: Lốp mòn, biển số mờ, quá tải trọng phương tiện, quá khổ...Bởi việc xử phạt buộc người vi phạm chấm dứt hành vi vi phạm có thể gây ra

tình trạng bức xúc cho người điều khiển phương tiện đặc biệt là các lỗi vi phạm của người điều khiển ô tô, ảnh hưởng đến trật tự an toàn xã hội. Hay việc xử phạt của lực lượng chức năng, phần lớn là xử lý đúng lỗi vi phạm, tuy nhiên trong nhiều trường hợp lại xử lý theo kiểu "lách luật" như: lập biên bản vi phạm tránh lỗi và chuyển sang lỗi khác nhẹ hơn: "*Đối với trường hợp một người thực hiện nhiều hành vi vi phạm, thì người đó sẽ bị xử phạt về từng hành vi*" [32]. Đây là tình trạng phổ biến hiện nay được các lực lượng chức năng làm việc tại Quận Đống Đa thực hiện. Điều này đã và đang là nguyên nhân làm tăng nguy cơ vi phạm và tái vi phạm pháp luật giao thông đường bộ, đồng thời cũng là nguyên nhân tăng nguy cơ gián tiếp gây ra tai nạn giao thông, làm giảm hiệu lực thi hành của Luật giao thông đường bộ nói chung và các văn bản pháp luật khác.

Thứ ba, do ý thức của người tham gia giao thông đường bộ chưa chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật giao thông đường bộ. Theo Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa từ năm 2010 đến năm 2015 các lỗi vi phạm phổ biến nhất là: Vi phạm tốc độ, không đội mũ bảo hiểm, đi sai làn đường, vượt sai phần đường, vi phạm về nồng độ cồn trong máu hoặc hơi thở, quá khổ, quá tải cầu, đường, chở quá số người quy định, chở hàng rời không phủ bạt, để vật liệu rơi vãi, lộp mòn, lộp sai tích cỡ, biển số mờ chiếm khoảng 70%. Đây là một trong những nguyên nhân cơ bản vi phạm pháp luật giao thông và là nguyên nhân chính gây ra các vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng trên địa bàn.

Một nguyên nhân vi phạm pháp luật giao thông đường bộ trên địa bàn Quận có liên quan đến xây dựng và phát triển kinh tế - xã hội và nhu cầu cuộc sống của người dân. Một bộ phận không nhỏ các đối tượng vi phạm có ý thức kém, có biểu hiện côn đồ thách thức các lực lượng chức năng trong việc chấp hành xử lý vi phạm đặc biệt là các phương tiện xe mô tô và tập trung ở độ tuổi từ 16 đến 26 tuổi. Đối với các lỗi vi phạm về tốc độ, chở hàng rời không có bạt che đậy, chở quá khổ, quá tải thay đổi tình trạng kỹ thuật ban đầu của xe, lắp sai kích thước lốp xe hoặc không đúng tiêu chuẩn kỹ thuật.

Theo số liệu phân tích của Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa thì nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông như sau:

Bảng 2.3. Tổng hợp nguyên nhân chính gây tai nạn giao thông trên địa bàn Quận Đống Đa

Lỗi vi phạm	Tỷ lệ %
Do vi phạm tốc độ	22,63
Do vi phạm phần đường	30,17
Do thiếu chú ý quan sát	20,43
Do tránh vượt sai quy định	8,34
Do nồng độ cồn vượt quá giới hạn cho phép	13,93
Do các nguyên nhân khác	4,47

Nguồn: Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa

Trong số những nguyên nhân cơ bản gây ra tai nạn giao thông thì ô tô chiếm tỷ lệ 29,2%; do người điều khiển mô tô, xe máy chiếm 60,4%

Một số danh nghiệp lớn quan tâm đầu tư tuyển chọn và quản lý chặt chẽ lái xe nên chất lượng phục vụ tốt, an toàn. Nhưng nhiều doanh nghiệp tư nhân chạy theo lợi nhuận, chất lượng phục vụ kém, lái xe không an toàn, phóng nhanh, chèn ép, bắt khách gây nguy hiểm trong hoạt động giao thông.

Có thể thấy rõ nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông là do ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông chưa cao, chưa tự giác. Thêm vào đó là thói quen tùy tiện trong nếp sống, sinh hoạt dẫn đến tự do, tùy tiện trong đi lại.

Thứ tư, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Hệ thống đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa không ngừng được nâng cấp, cải tạo, sửa chữa và xây mới trong những năm vừa qua. Tuy nhiên vẫn còn nhiều tuyến đường chưa đạt tiêu chuẩn kỹ thuật, còn nhiều đoạn đường được thiết kế và thi công chưa đảm bảo về độ nghiêng, độ bám dính mặt đường, độ cong, tầm nhìn... trong khi đó chiều ngang mặt đường hẹp, nhiều đoạn xuống cấp, không điều tiết được giao thông làm cho tổ chức giao thông hỗn loạn.

Bên cạnh đó, hệ thống cầu đường trên địa bàn Quận chưa được đầu tư đồng bộ, các dự án cải tạo nâng cấp mới do thiếu vốn đầu tư nên chưa được quy hoạch hoàn chỉnh và thiếu tầm nhìn, nhiều đoạn đường không có chỗ cho người đi bộ, một

số nhà thầu ăn bớt khối lượng, cắt xén công đoạn thi công công trình đã làm cho chất lượng xây lắp công trình không được đảm bảo, còn nhiều thiếu sót. Chính vì thế khi đưa vào sử dụng nhanh chóng xuống cấp, gây nhiều khó khăn cho người và phương tiện tham gia giao thông như đường gồ ghề, nứt gãy, ổ gà, ổ voi... làm cho người tham gia giao thông không chủ động, dễ dẫn đến tai nạn. Mặt đường chật hẹp, dù đã có các dự án mở rộng và nâng cấp nhưng khâu giải phóng mặt bằng làm không tốt nên không thể giải tỏa để mở rộng đường dẫn đến nhà dân cách mặt đường quốc lộ chỉ chưa đầy một mét gây mất an toàn giao thông.

Trong hoạt động giao thông, hệ thống tín hiệu đèn giao thông, biển báo hiệu đường bộ, vạch kẻ đường giao thông là một trong những bộ phận quan trọng đảm bảo hoạt động giao thông được an toàn. Theo quy định "*Người tham gia giao thông phải chấp hành hiệu lệnh và chỉ dẫn của hệ thống báo hiệu đường bộ*". Nhưng hiện nay trên nhiều tuyến đường của Quận, hệ thống đèn báo, đèn chỉ dẫn giao thông, biển báo hiệu chưa được lắp đặt, sửa chữa kịp thời trên nhiều tuyến đường, nhiều điểm giao thông, làm tăng nguy cơ ùn tắc tiềm ẩn nguy cơ gây tai nạn giao thông [30].

Cùng với việc xây dựng một số hạng mục trong kết cấu hạ tầng chưa phù hợp thì việc xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông có chất lượng chưa cao; sự phối hợp giữa các ban ngành ở địa phương chưa tốt dẫn đến tình trạng ùn tắc giao thông, nhiều tuyến đường thiếu vốn nên việc cải tạo, nâng cấp còn chậm, trong khi đó vốn bảo trì cũng không đáp ứng được.

Thứ năm, do tốc độ gia tăng nhanh chóng của phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, nhiều phương tiện không đảm bảo chất lượng, công tác quản lý đăng ký, kiểm định các loại phương tiện giao thông đường bộ và đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe. Sự phát triển kinh tế - xã hội kéo theo sự gia tăng nhanh chóng về số lượng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Tuy nhiên sự quản lý đối với việc đăng ký, đăng kiểm vẫn còn nhiều tồn tại và chưa được quan tâm đúng mức.

Trình độ quản lý, năng lực đội ngũ giáo viên dạy lái xe chưa đồng đều, có hiện tượng cắt xén nội dung, chương trình đào tạo diễn ra khá phổ biến tại các trung tâm đào tạo lái xe cơ giới đường bộ, một số trung tâm sát hạch chưa có hệ

thống chấm điểm tự động. Việc quản lý, giáo dục lái xe chưa được các doanh nghiệp chủ sử dụng lao động chú ý đúng mức, chưa thường xuyên tổ chức phổ biến, tuyên truyền, giáo dục pháp luật định kỳ cho lái xe, chưa đủ các điều kiện làm việc, nghỉ ngơi, khám, chăm sóc sức khỏe, chế độ bảo hiểm cho lái xe theo đúng quy định của pháp luật. Vì vậy, tình trạng không ít lái xe còn coi thường kỷ cương pháp luật, nhiều trường hợp lái xe chống người thi hành công vụ, nghiện ma túy...

Số lượng phương tiện giao thông có chất lượng thấp chiếm không nhỏ trong tổng số phương tiện tham gia giao thông trên địa bàn Quận. Nhiều xe máy, ô tô do đặc điểm tuổi xe quá cũ, lại xuất phát từ nhiều nước khác nhau nên thiếu hụt phụ tùng do chính hãng cung cấp. Đó là chưa nói đến xe Trung Quốc do giá thành rẻ nên chất lượng của loại xe này cũng hạn chế. Nếu để sửa chữa và thay thế các phụ tùng các chủ phương tiện phải lắp phụ tùng chế sửa hoặc gia công không đảm bảo chất lượng an toàn.

Thứ sáu, một trong những hành vi vi phạm Luật giao thông đường bộ ảnh hưởng nghiêm trọng đến hoạt động tham gia giao thông, gây mất trật tự an toàn giao thông đường bộ hiện nay là tình trạng vi phạm hành lang an toàn giao thông đường bộ diễn ra nghiêm trọng. Thực trạng lấn chiếm và tái lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ, lấn chiếm lòng đường, vỉa hè. Tình trạng xây nhà cửa, lều quán, tập kết vật liệu xây dựng, phơi rơm rạ, nông sản, chiếm lòng đường để buôn bán chưa đượ giải quyết triệt để. Tình trạng tái lấn chiếm vỉa hè, lòng đường để kinh doanh còn khá phổ biến, nhiều đoạn đường bị chiếm dụng nghiêm trọng để trông giữ xe, họp chợ khiến phương tiện tham gia giao thông qua những khu vực này vô cùng nguy hiểm tiềm ẩn nguy cơ tai nạn bất cứ lúc nào.

Trên nhiều tuyến đường chưa giải tỏa hành lang an toàn giao thông theo bề rộng quy định, hoặc chỉ giải tỏa một phần, sau đó giao lại cho chính quyền các địa phương chịu trách nhiệm quản lý thực hiện; trong đó một số tổ chức, cá nhân đã được giao sử dụng đất ổn định, lâu dài chính quyền thiếu kiên quyết trong việc xử lý. Vì vậy rất khó khăn trong việc ngăn cấm xây dựng, coi nói nhất là đối với đất thổ cư. người tham gia giao thông.

Thứ bảy, công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật giao thông đường bộ. Tai nạn giao thông xảy ra, số người chết và bị thương trên đường bộ là lớn nhất. Khi nghiên cứu kỹ lại các tình huống dẫn đến tai nạn giao thông đường bộ đều cho thấy lỗi chủ quan chiếm phần lớn, đó là do ý thức và nhận thức về việc chấp hành luật lệ giao thông. Ý thức pháp luật được hình thành bằng nhiều con đường, trong đó giáo dục pháp luật là giải pháp cơ bản. Điều này đã được kiểm định về mặt lý luận nhưng song thực tế triển khai chưa được bao nhiêu bởi nhận thức về nội dung giáo dục pháp luật còn chưa phù hợp. Tư tưởng phổ biến vẫn coi giáo dục pháp luật là tuyên truyền các điều khoản của văn bản luật một cách máy móc, giáo điều.

Có thể nói, các hoạt động tuyên truyền, giáo dục hiện nay ở quận còn phiến diện, chưa đồng đều, hiệu quả chưa cao. Đối tượng gây tai nạn giao thông không nhỏ là học sinh, sinh viên nhưng rõ ràng việc giáo dục pháp luật đối với nhóm đối tượng này còn chưa được quan tâm đúng mức. Ở nước ta những người tham gia giao thông ít được học luật, ngay cả khi đi thi bằng lái xe các loại cũng mang tính hình thức, trong khi đó công tác tuyên truyền còn hạn chế nên vi phạm giao thông là điều khó tránh khỏi.

Thứ tám, trách nhiệm và đạo đức công vụ của cá nhân, cơ quan, tổ chức có thẩm quyền xử phạt. Một bộ phận công an, cảnh sát, thanh tra giao thông còn ăn tiền mãi lộ, phạt ẩu, cư xử thô lỗ khiến người vi phạm không phục; Trong khi đó, nhiều người tham gia giao thông thiếu ý thức, mắt trước mắt sau không thấy công an là vượt ẩu, thái độ thiếu hợp tác... là những lý do khiến công tác xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ luôn là vấn đề lan giải. Việc một số cảnh sát giao thông chỉ nhằm phạt tiền, hoặc gợi ý vôi vĩnh người vi phạm vô hình chung đã khiến người vi phạm không còn cảm thấy mình có lỗi. Chính vì vậy mà ngoài một số rất đông người cứ bị thổi phạt là xin xỏ còn phổ biến.

Thứ chín, tình trạng bụi mịn mù không chỉ gây ô nhiễm môi trường nghiêm trọng mà còn làm ảnh hưởng đến những người tham gia giao thông nhất là xe máy, khói bụi làm tầm nhìn phía trước bị ảnh hưởng, dẫn đến tai nạn là điều xảy ra bất cứ lúc nào.

Tiểu kết chương 2

Qua nghiên cứu thực tiễn, các số liệu vi phạm và công tác xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa, các ngành, các cấp chính quyền đã tìm ra những nguyên nhân cơ bản dẫn đến vi phạm pháp luật cũng như tai nạn giao thông xảy ra trên các tuyến đường tại Quận, từ đó đưa ra được những kế hoạch, giải pháp cơ bản làm giảm vi phạm hành chính về giao thông đường bộ tạo sự ổn định về xã hội và phát triển kinh tế địa phương.

Cùng với sự nỗ lực cố gắng của các lực lượng chức năng trong việc giữ gìn ổn định trật tự an toàn giao thông đường bộ, thì vẫn còn không ít trường hợp tham gia giao thông đường bộ vẫn cố tình vi phạm, có sự thách thức, trốn tránh sự kiểm tra, kiểm soát của lực lượng chức năng, gây mất trật tự an toàn giao thông, thêm vào đó là ý thức chấp hành pháp luật giao thông của đại đa số nhân dân vẫn còn kém, phương tiện giao thông gia tăng chóng mặt, sự thiếu thốn về cơ sở hạ tầng nên chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của địa phương; đồng thời với một hệ thống pháp lý chưa đồng bộ, nhất quán, chưa đầy đủ đã tác động không nhỏ đến hiệu quả công tác xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa.

Chương 3

PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỪ THỰC TIỄN QUẬN ĐÔNG ĐA, THÀNH PHỐ HÀ NỘI

3.1. Phương hướng bảo đảm xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn quận Đống Đa

3.1.1. Bảo đảm trách nhiệm của người đứng đầu cơ quan nhà nước trong xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Đảm bảo trách nhiệm của người đứng đầu trong quản lý hành chính nhà nước là một trong những đòi hỏi của cách cách tổ chức, hoạt động của bộ máy hành chính ở nước ta hiện nay, phù hợp với xu hướng cải cách tổ chức chính quyền địa phương.

Trách nhiệm của người đứng đầu cơ quan hành chính nhà nước có điểm nổi bật là thiết chế trách nhiệm cá nhân. Trên thực tế “trong hoạt động của lĩnh vực công, càng tập trung bao nhiêu và càng làm việc tập thể với nguyên tắc đa số để ban hành quyết định bao nhiêu, thì càng tạo cơ sở nhiều hơn cho sự ỷ lại và không chịu trách nhiệm cá nhân bấy nhiêu”. Bởi vậy, cần có sự đề cao trách nhiệm cá nhân của người đứng đầu. Mặt khác, mọi vấn đề được quyết định một cách nhanh chóng, tinh thần trách nhiệm được đặt cao trong mỗi quyết sách sẽ tránh được phần lớn tranh luận, bàn cãi, gây ra quá nhiều ý kiến trái chiều và không thể giải quyết được vấn đề.

Dưới góc độ xử lý (nói chung) vi phạm hành chính, trong đó có vi phạm hành chính giao thông đường bộ, trách nhiệm của người đứng đầu cơ quan nhà nước trong xử phạt đòi hỏi việc ban hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính giao thông đường bộ phải tuân thủ các yêu cầu sau:

- Tuân thủ quy định pháp luật về ban hành quyết định hành chính;
- Bảo đảm sự tham gia của cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan trong việc ban hành quyết định hành chính theo quy định;
- Bảo đảm đối tượng thi hành quyết định hành chính nhận được quyết định hành chính trước khi thi hành theo quy định;

- Kịp thời xử lý hoặc đề nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền xử lý quyết định hành chính trái pháp luật;

- Bảo đảm thực hiện quyết định của cơ quan hành chính cấp trên, phán quyết của Tòa án đã có hiệu lực pháp luật trong ban hành quyết định hành chính;

- Bảo đảm bí mật hồ sơ theo quy định của pháp luật về bí mật nhà nước, không tiết lộ hoặc cung cấp theo yêu cầu các thông tin về đời sống riêng tư, bí mật cá nhân, bí mật gia đình, bí mật kinh doanh khi chưa có sự đồng ý của tổ chức, cá nhân đó.

Chế độ trách nhiệm của người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền xử phạt cũng đặt ra cho họ những thẩm quyền từ chối ban hành quyết định xử phạt khi:

- Không có đủ căn cứ pháp lý để ban hành quyết định hành chính;

- Có thể làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến quyền, lợi ích hợp pháp của bên thứ ba;

- Vì lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe của cộng đồng hoặc lợi ích công cộng.

Trong trường hợp từ chối ban hành quyết định hành chính, cơ quan ban hành quyết định hành chính phải có văn bản thông báo cho người yêu cầu, trong đó nêu rõ lý do từ chối ban hành quyết định hành chính.

Những hành vi bị nghiêm cấm đối với cơ quan ban hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính về giao thông đường bộ:

- Ban hành quyết định hành chính trái thẩm quyền.

- Giả mạo, làm sai lệch giấy tờ, tài liệu, thông tin trong hồ sơ ban hành quyết định hành chính; làm giả quyết định hành chính.

- Lợi dụng chức vụ, quyền hạn để sách nhiễu, đòi, nhận tiền, tài sản của đối tượng thi hành quyết định hành chính hoặc ban hành quyết định hành chính nhằm đem lại lợi ích cho bản thân và cha, mẹ, vợ, chồng, anh, chị, em ruột, con của mình.

- Can thiệp trái pháp luật vào việc ban hành quyết định hành chính.

- Chống đối, trốn tránh, cố tình trì hoãn việc ban hành, việc thi hành quyết định hành chính.

- Sử dụng công văn, thông báo, kết luận để thay thế quyết định hành chính.

Như vậy, có thể thấy, bảo đảm trách nhiệm của người đứng đầu cơ quan trong xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ, nội dung cốt lõi là kiểm soát việc ban hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính, để trả lời cho các câu hỏi: ban hành quyết định xử phạt là cần thiết, quyết định được ban hành đảm bảo đúngm đủ căn cứ pháp lý và thực tiễn, đúng quy trình, áp dụng đúng đối tượng, đúng mức độ lỗi. Có như vậy mới đảm bảo được mục đích của xử phạt vi phạm hành chính là răn đe, phòng ngừa, giáo dục ý thức pháp luật.

3.1.2. Minh bạch hóa xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Ở nước ta, công khai, minh bạch trong thủ tục hành chính là một trong bốn nội dung minh bạch trong quản trị nhà nước cần được đảm bảo.

Lực lượng cảnh sát giao thông được quyền xử phạt, trong khi cơ quan phụ trách về đường bộ sẽ chịu trách nhiệm thu tiền phạt. Người vi phạm có thể đến tận nơi nộp phạt, hoặc chi trả qua thẻ tín dụng, tem phạt... thông qua hệ thống điện tử, ngân hàng hiện đại và phổ biến. Điều này đảm bảo tính minh bạch, chuyên nghiệp của các cơ quan liên quan, tránh cản trở lưu thông, tạo thuận lợi cho người nộp phạt và hạn chế tình trạng hối lộ.

Điều kiện hạ tầng tiên tiến cùng công nghệ phát triển trên mọi lĩnh vực đã cho phép các lực lượng chuyên ngành của nhiều nước kiểm soát và xử lý các vấn đề liên quan đến giao thông thuận lợi hơn nhiều.

Ở hoàn cảnh và trình độ hiện nay, Việt Nam có lẽ chưa thể áp dụng hết những cách làm hiện đại như các nước phát triển. Tuy nhiên, chúng ta hoàn toàn có thể học hỏi kinh nghiệm, triển khai từng bước phù hợp với thực tế trong nước, qua đó giúp nâng cao chất lượng giám sát hoạt động giao thông, đồng thời giữ được hình ảnh nghiêm minh, minh bạch trong sáng của lực lượng cảnh sát trong thi hành công vụ./.

3.1.3. Bảo đảm sự kiểm soát đối với xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Kiểm soát (theo nghĩa rộng) đối với xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ cần được thực hiện từ khâu kiểm soát, phát hiện vi phạm, thủ tục lập biên bản, xác minh vi phạm, đến việc ban hành quyết định xử phạt, thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính. Việc ban hành quyết định hành chính xử phạt vi phạm hành chính phải được giám sát, kiểm tra; quyết định hành chính trái pháp luật phải bị xử lý theo quy định của pháp luật về ban hành quyết định hành chính [5].

Trong điều kiện mở rộng quyền dân chủ, tăng cường các biện pháp bảo đảm, bảo vệ quyền công dân, siết chặt kỷ cương hành chính như hiện nay, bên cạnh các cơ chế kiểm soát truyền thống như: giám sát của Hội đồng nhân dân, kiểm tra, thanh tra hành chính của cơ quan hành chính nhà nước, xét xử của Tòa án, cần mở rộng cơ chế để người dân, cơ quan báo chí tham gia giám sát thực hiện quy trình xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

3.2. Giải pháp bảo đảm xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn quận Đống Đa

3.2.1. Tiếp tục hoàn thiện pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Thực hiện quan điểm chỉ đạo của Đảng về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông phục vụ nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội, công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước và hội nhập quốc tế, đặc biệt là Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng với công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông với mục tiêu phấn đấu hàng năm kiềm chế, làm giảm từ 5% đến 10% tai nạn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và giảm ùn tắc giao thông đường bộ; Quốc hội, Chính phủ và các bộ, ngành, đoàn thể, chính quyền địa phương đã ban hành nhiều chính sách, pháp luật; xây dựng và áp dụng nhiều biện pháp đồng bộ, quyết liệt để phát triển hạ tầng giao thông, nâng cao hiệu quả

quản lý nhà nước về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Trong thời gian tới, trước nhu cầu đi lại, thông thương hàng hóa, giao lưu kinh tế, xã hội giữa các khu vực tiếp tục phát triển mạnh, kéo theo lưu lượng phương tiện tham gia giao thông ngày càng tăng cao, trong đó phương tiện đi lại thường xuyên, chủ yếu vẫn là ô tô, xe gắn máy, xe máy, xe máy điện và xe đạp điện.

Kết cấu hạ tầng giao thông, nhất là tại các khu đô thị lớn, các tuyến đường huyết mạch của quốc gia chưa thể đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Số vụ vi phạm trật tự, an toàn giao thông, tai nạn giao thông cũng vì thế có xu hướng tăng.

Những vấn đề đó đặt ra cho công tác xây dựng và triển khai thi hành pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông nhiều khó khăn, thách thức cần có những nhiệm vụ, giải pháp cấp bách để giải quyết, trong đó trọng tâm là:

Một là, trong công tác xây dựng và hoàn thiện pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, nhiệm vụ trọng tâm trong năm 2017 là Cục Cảnh sát giao thông cần phối hợp với Công an đơn vị, địa phương có liên quan tham mưu với Bộ Công an xây dựng, ban hành các văn bản quy phạm pháp luật thuộc Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật của Bộ Công an, gồm 04 văn bản thuộc Chương trình chính thức là: Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về phân cấp trách nhiệm và quan hệ phối hợp trong công tác bảo đảm trật tự và trật tự an toàn giao thông trên tuyến đường cao tốc; Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an sửa đổi, bổ sung Thông tư số 17/2014/TT-BCA ngày 24/4/2014 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về vận hành, quản lý, bảo trì, bảo vệ hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ; Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an sửa đổi, bổ sung Thông tư số 53/2015/TT-BCA ngày 20/10/2015 của Bộ trưởng Bộ Công an về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe trong Công an nhân dân; Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về lắp đặt, sử dụng và cấp giấy phép sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe được quyền ưu tiên; và 05 văn bản thuộc Chương trình chuẩn bị gồm: Nghị định về công tác thống kê, báo cáo, chia sẻ dữ liệu tai nạn giao thông; Thông tư của Bộ

trưởng Bộ Công an sửa đổi, bổ sung Thông tư số 73/2012/TT-BCA ngày 05/12/2012 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường thủy của lực lượng Cảnh sát đường thủy; Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an sửa đổi, bổ sung Thông tư số 77/2012/TT-BCA ngày 28/12/2012 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định quy trình điều tra giải quyết tai nạn giao thông đường bộ của Cảnh sát giao thông đường bộ; Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về đăng ký xe; Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công an quy định tiêu chuẩn kỹ thuật hệ thống giám sát, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

Trong quá trình xây dựng các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, cần chú ý làm tốt công tác tổ chức, hướng dẫn nhân dân tham gia đóng góp ý kiến vào dự thảo văn bản quy phạm pháp luật. Kinh nghiệm cho thấy, đối với các quy định của pháp luật có phạm vi điều chỉnh, đối tượng tác động rộng như pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông thì quá trình xây dựng phải có sự đóng góp ý kiến của đông đảo các tầng lớp nhân dân, như vậy, pháp luật mới phát huy hiệu quả cao nhất.

Hai là, trên cơ sở Luật giao thông đường bộ năm 2008, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật giao thông đường thủy nội địa năm 2014 và các văn bản quy phạm pháp luật khác, Bộ Công an cần phối hợp với các bộ, ngành hữu quan rà soát lại toàn bộ các văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và các lĩnh vực khác có liên quan. Qua đó, cần nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung các quy định về hành lang an toàn giao thông, giao thông tĩnh, về đường ngang đường sắt, quản lý tăng cường giao thông công cộng, tổ chức giao thông và trách nhiệm của chính quyền cấp huyện, cấp xã cũng như kinh phí bảo đảm trật tự, an toàn giao thông lâu dài; trong định hướng sửa đổi, bổ sung pháp luật về trật tự, an toàn giao thông nên chú trọng đến vấn đề hợp tác quốc tế như chuyên gia công nghệ trong sản xuất, lắp ráp phương tiện, xây dựng hạ tầng phục vụ giao thông; đào tạo đội ngũ nhân viên hướng dẫn, cưỡng chế giao thông.

Ba là, việc xây dựng, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông cần được tiến hành song song với hoạt động tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật, kết hợp thực hiện thường xuyên, sâu

rộng tới mọi tầng lớp nhân dân. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật là một trong những nhiệm vụ hàng đầu nhằm từng bước nâng cao dân trí pháp lý, nâng cao năng lực thực hiện đúng đắn, nghiêm chỉnh pháp luật, xác lập kỷ cương, phát huy dân chủ, ổn định chính trị xã hội.

Bốn là, tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan có thẩm quyền quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông để tránh tình trạng quản lý chồng chéo lên nhau hoặc đùn đẩy, né tránh làm giảm hiệu quả bảo đảm trật tự, an toàn giao thông bằng pháp luật. Xây dựng cơ chế phối hợp chặt chẽ đồng bộ giữa Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Bộ Tài chính, Bộ Công thương, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Thông tin và Truyền thông, Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và ủy ban nhân dân các cấp trong giải quyết các vấn đề như xây dựng công trình giao thông, phân luồng, phân tuyến, xử lý vi phạm pháp luật về giao thông; phối hợp chặt chẽ trong việc quản lý nhập khẩu phương tiện vận tải đường bộ, chủng loại phương tiện được nhập khẩu trên cơ sở tiêu chuẩn, kỹ thuật và tình hình cầu đường; đào tạo, dạy nghề, tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về trật tự, an toàn giao thông..vv.

Trước những yêu cầu của sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội, trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế, đòi hỏi các cấp, ngành, các lĩnh vực phải từng bước đổi mới để phát triển toàn diện và đồng bộ, nhất là công tác hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, từ đó từng bước giảm thiểu tình trạng mất an toàn giao thông, xây dựng xã hội giao thông văn minh, an toàn và phát triển bền vững[42]./.

3.2.2. Nâng cao năng lực thực thi công vụ của các cơ quan, cá nhân tham mưu về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Đảm bảo TTATGT là kết quả hoạt động của hệ thống chính trị xã hội; do vậy không chỉ là kết tinh, sản phẩm của một cấp, một ngành hay một tổ chức, lực lượng nào mà nó là sản phẩm chung được kế thừa kết quả tổng hợp các hoạt động của mọi lĩnh vực trong đời sống xã hội. TTATGT còn là một trong những tiêu chí để xem xét, đánh giá sự tiến bộ xã hội, văn minh của một quốc gia, dân tộc; đồng thời nó là nền tảng cơ bản để phát triển kinh tế, văn hóa, xã hội, quốc phòng và an

ninh. Thông qua việc tổ chức triển khai thực hiện có hiệu quả các biện pháp đảm bảo TTATGT như tuần tra kiểm soát, hướng dẫn chỉ huy điều khiển hoạt động giao thông, đăng ký, quản lý phương tiện, điều tra giải quyết tai nạn giao thông... có ý nghĩa chủ động phát hiện, ngăn chặn, răn đe, đấu tranh xử lý kịp thời đối với các hành vi vi phạm pháp luật; đấu tranh trấn áp kịp thời đối với hoạt động của các loại tội phạm cướp, cướp giật, buôn lậu, vận chuyển ma túy, hàng hóa trái phép, tội phạm gây rối trật tự công cộng... trên các tuyến và địa bàn giao thông công cộng. Có ý nghĩa quan trọng trong việc cung cấp thông tin, tài liệu phục vụ các yêu cầu nghiệp vụ trong đấu tranh phòng chống tội phạm; phối hợp với các đơn vị nghiệp vụ chuyên hóa tài liệu trình sát thành tài liệu chứng cứ pháp lý trong đấu tranh chuyên án khi có yêu cầu.

Để nâng cao năng lực thực thi công vụ của các cơ quan, cá nhân tham mưu về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Thứ nhất, nghiên cứu sửa đổi, bổ sung từng bước hoàn thiện các qui định pháp luật về đảm bảo TTATGT theo hướng đồng bộ, thiết thực, khả thi và hiệu quả.

Thứ hai, lực lượng CSGT tham mưu cho Đảng và Nhà nước các chủ trương, biện pháp quản lý TTATGT.

Thứ ba, Đổi mới công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật giao thông đường bộ theo hướng cụ thể hóa về nội dung; phù hợp với đối tượng tham gia hoạt động giao thông; đa dạng hóa về hình thức, biện pháp tuyên truyền, vận động.

Thứ tư, tăng cường hoạt động tuần tra, kiểm soát xử phạt kiên quyết đối với các hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ, đặc biệt chú ý đối với địa bàn và các tuyến giao thông đường bộ trọng điểm, phức tạp.

Thứ năm, nâng cao chất lượng quản lý phương tiện và người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

Thứ sáu, củng cố tổ chức, đảm bảo biên chế về số lượng và chất lượng đối với lực CSGT đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trong tình hình mới.

3.2.3. Hiện đại hóa phương tiện, trang thiết bị phục vụ phát hiện và ngăn chặn vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, vũ khí, công cụ hỗ trợ

Phương tiện giao thông, gồm: Xe ô tô, xe mô tô và các loại xe chuyên dùng khác được lắp đặt đèn, còi hiệu Công an, còi phát tín hiệu ưu tiên của xe được quyền ưu tiên theo quy định của pháp luật về giao thông đường bộ

a) Hai bên thành xe ô tô tuần tra có vạch sơn phản quang màu xanh nước biển, ở giữa có dòng chữ “CẢNH SÁT GIAO THÔNG” màu trắng (bằng chất liệu phản quang), có kích thước chữ 10cm x 10cm, nét chữ 03cm, cân đối hai bên thành xe. Tùy từng loại xe được bố trí vạch, khoảng cách giữa các chữ, các từ cho cân đối và phù hợp;

b) Hai bên bình xăng hoặc ở sườn hai bên thùng phía sau hoặc ở hai bên cốp xe mô tô hai bánh tuần tra có dòng chữ “C.S.G.T” màu xanh (bằng chất liệu phản quang). Tùy từng loại xe được bố trí kích thước chữ và khoảng cách giữa các chữ cho cân đối và phù hợp;

c) Màu sơn của xe ô tô, mô tô sử dụng làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát: Màu sơn trắng.

Phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ.

Phương tiện thông tin liên lạc: Máy bộ đàm, máy điện thoại, máy Fax, máy tính truyền dữ liệu.

Vũ khí, công cụ hỗ trợ trang bị cho Cảnh sát giao thông.

Gậy chỉ huy giao thông; còi; loa; cột hình chóp nón; rào chắn; biển báo để ngăn đường, cản, dừng phương tiện.

Đèn chiếu ánh sáng.

Các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ khác theo quy định của Bộ Công an.

Sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, vũ khí, công cụ hỗ trợ.

Việc sử dụng các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, vũ khí, công cụ hỗ trợ phải thực hiện theo đúng quy định của Luật xử lý vi phạm hành chính năm 2012, Nghị định số 165/2013/NĐ-CP, Thông tư số 40/2015/TT-BCA ngày 24/8/2015 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ trong Công an nhân dân để phát hiện vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao

thông và bảo vệ môi trường, các văn bản pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí và công cụ hỗ trợ.

Sử dụng còi phát tín hiệu ưu tiên theo quy định của pháp luật.

Đèn phát tín hiệu ưu tiên được sử dụng liên tục trong các trường hợp sau đây:

a) Tuần tra, kiểm soát cơ động;

b) Kiểm soát tại một điểm trên đường giao thông hoặc tại Trạm Cảnh sát giao thông về ban ngày trong điều kiện thời tiết xấu làm hạn chế tầm nhìn (mưa, sương mù...);

c) Kiểm soát tại một điểm trên đường giao thông hoặc tại Trạm Cảnh sát giao thông về ban đêm

Vấn đề sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ để phát hiện, truy tìm và xử lý đối tượng VPHC trong lĩnh vực GTĐB đã được nhiều nước trên thế giới thực hiện từ lâu như ở Nhật Bản, Anh, Mỹ... Phương pháp này thể hiện trình độ văn minh giao thông rất cao vì nó nhanh chóng phát hiện và xác định chính xác đối tượng vi phạm; giảm thiểu nguồn nhân lực CSGT có mặt trên đường cùng với những thiệt hại, rủi ro có thể mang đến cho chính họ; hạn chế đến mức thấp nhất tiêu cực trong quá trình xử lý vi phạm của cá nhân, tổ chức vi phạm và cả phía những nhân viên thừa hành nhiệm vụ. Tác nghiệp phương tiện, thiết bị kỹ thuật không những thể hiện tính hơn hẵn trong giám sát dòng giao thông hiện đại với các thông số kỹ thuật hoàn hảo; chủ động phòng ngừa, phát hiện các hành vi vi phạm và tội phạm hoạt động trên mặt đường mà còn nâng cao tính vũ trang, biểu dương lực lượng, thể hiện quyền uy của nhân viên công quyền trong bảo vệ chính thể quốc gia. Chính vì vậy, nó đã và đang trở thành xu thế tất yếu khách quan trong quản lý TTATGT của nhân loại.

Trong thời gian qua, thực hiện kế hoạch của lãnh đạo Bộ Công an, Cục CSGT đã chỉ đạo lực lượng CSGT các địa phương tăng cường hoạt động sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ trong phát hiện và xử lý các hành vi vi phạm về TTATGT đường bộ của người tham gia giao thông, đặc biệt là hoạt động phát hiện và xử lý qua hệ thống giám sát, xử lý vi phạm TTATGT.

Nhìn chung hình thức “xử phạt nguội” mới đang được thí điểm song đã đem lại hiệu quả cao trong công tác giữ gìn TTATGT, góp phần nâng cao ý thức của người tham gia giao thông. Qua quá trình triển khai hình thức xử phạt này thấy nổi lên một số tồn tại, khó khăn như:

Để có thể nghiên cứu triển khai áp dụng trên phạm vi toàn quốc hình thức xử phạt VPHC trong lĩnh vực GTĐ bằng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ, tác giả mạnh dạn đề xuất:

+ Tăng cường công tác tuyên truyền nhằm tạo sự đồng thuận của toàn xã hội đối với việc sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ trong bảo đảm TTATGT của lực lượng CSGT.

Quản lý TTATGT là một lĩnh vực mang tính xã hội rất sâu sắc. Quá trình tổ chức thực hiện các mặt công tác cơ bản của lực lượng CSGT đều tác động trực tiếp tới tâm tư, tình cảm và các quyền, lợi ích cơ bản của công dân (quyền tự do đi lại, quyền sở hữu tài sản, lợi ích kinh tế). Chính vì vậy, người tham gia giao thông thường có tâm lý “ngại” tiếp xúc với lực lượng chức năng. Nhiều trường hợp, người tham gia giao thông thừa nhận vi phạm của mình nhưng ở góc độ tâm lý cá nhân lại không muốn bị xử lý. Thậm chí, không ít người còn có suy nghĩ lệch lạc, cho rằng CSGT “cố tình” phạt tiền họ là để “tăng thêm thu nhập” hoặc gây khó khăn, làm mất thì giờ của họ... từ đó có ấn tượng và thái độ không tốt về lực lượng CSGT. Đây là một trong những nguyên nhân cơ bản dẫn đến hình thành tâm thế phản ứng, không chấp hành sự kiểm tra, kiểm soát và ý thức chống đối lực lượng CSGT hiện nay. Bên cạnh đó, hình thức “xử phạt nguội” là hình thức xử phạt còn khá mới mẻ tại nước ta nên hiểu biết của người dân về vấn đề này còn hạn chế, cần được tuyên truyền, phổ biến rộng rãi trong quần chúng nhân dân.

+ Trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ bảo đảm TTATGT phải được tiến hành đồng thời với việc nâng cao kỹ năng sử dụng, quy chế quản lý của cán bộ, chiến sĩ CSGT.

Sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ luôn đồng nghĩa với việc tiếp cận khoa học công nghệ hiện đại. Hiểu biết đặc tính kỹ thuật, nguyên lý cấu tạo và tính năng tác dụng của phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ là yêu cầu cực kỳ

quan trọng đối với người sử dụng. Làm thế nào để phát huy hết tính năng tác dụng của phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ được trang bị vào việc phát hiện, truy tìm và xử lý đối tượng VPHC về TTATGT? Đây là vấn đề không dễ đối với cán bộ, chiến sĩ CSGT. Thực tế đã cho thấy, việc sử dụng sai quy trình, thao tác, tính năng của phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ không những làm hạn chế hiệu quả khai thác và yêu cầu nghiệp vụ đề ra; gây lãng phí thời gian, công suất và giá trị sử dụng; giảm tuổi thọ thiết bị kỹ thuật... mà thậm chí còn ảnh hưởng đến cả sức khỏe, tâm sinh lý của chính bản thân người sử dụng nó.

Do vậy, cán bộ chiến CSGT được giao sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ phải được huấn luyện thành thạo; thực hiện nghiêm túc quy trình thao tác, sử dụng, bảo quản, bảo dưỡng, kiểm tra thường xuyên chất lượng sử dụng; bảo đảm an toàn đối với phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ và phải chịu trách nhiệm nếu không thực hiện đúng chế độ quy định. Người sử dụng cần được tổ chức hướng dẫn, kiểm tra và thường xuyên tập huấn, cập nhật kiến thức mới về phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ được trang cấp; nắm vững các quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ; nắm vững quy trình, thao tác sử dụng nó.

Các đơn vị, cá nhân được giao quản lý, sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ không được tự ý cho mượn, đổi hoặc sử dụng trái quy định hiện hành. Những trường hợp sử dụng sai mục đích hoặc vi phạm quy định quản lý, sử dụng cần phải được xử lý nghiêm; trường hợp làm mất hoặc hư hỏng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ phải chịu trách nhiệm bồi thường theo quy định của pháp luật.

+ Quan tâm đầu tư phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho các trường đào tạo cán bộ CSGT của ngành Công an.

Những năm trước đây, việc đầu tư phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ bảo đảm TTATGT của lực lượng CSGT còn chưa thực sự chú trọng tới công tác đào tạo trong các trường CSND. Vấn đề này có những lý do khách quan như nguồn tài chính của ngành còn hạn hẹp, chưa đáp ứng thỏa đáng yêu cầu bức xúc của thực tiễn bảo đảm TTATGT quốc gia trong tình hình mới; việc tổ chức thực hiện các dự án đầu tư, mua sắm phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ phải trải qua những

công đoạn nhất định về thủ tục pháp lý, lựa chọn đối tác, thực hiện các hợp đồng mời thầu, tổ chức đấu thầu... Song, vẫn có những tư duy và định hướng ưu tiên đầu tư phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho lực lượng trực tiếp chiến đấu; các cơ sở đào tạo CSGT chỉ cần một số lượng hạn chế (thậm chí đã cũ, lỗi thời) để làm giáo cụ trực quan phục vụ giảng dạy. Rõ ràng, quan niệm như vậy là chưa thật khách quan. Phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cần phải được chú trọng đầu tư trước hết ở các cơ sở đào tạo cán bộ CSGT - nơi cung cấp sản phẩm cuối cùng cho thực tiễn công tác bảo đảm TTATGT đất nước. Do đó, để có sản phẩm tốt, có cán bộ nắm vững các quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ và quy trình, thao tác sử dụng nó thì trước hết các cơ sở đào tạo phải được đầu tư trang bị những phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ mới nhất, hiện đại nhất.

Vừa qua, chỉ riêng dự án tăng cường đầu tư biên chế và đào tạo cán bộ CSGT đường bộ (dự án thành phần số 2) của Tổng cục Chính trị CAND đã dự tính nhu cầu kinh phí đào tạo trong các trường CSND hơn 60 tỷ đồng (trong đó, kinh phí mua sắm phương tiện, thiết bị lên tới 58,484 tỷ đồng).

Đề nghị Bộ Công an chỉ đạo các Tổng cục, Cục nghiệp vụ xác định các trường đào tạo cán bộ CSGT là đầu mối như Công an cấp tỉnh trong việc trang bị phương tiện kỹ thuật nghiệp vụ hàng năm; quan tâm giúp đỡ xây dựng cơ sở vật chất phục vụ công tác đào tạo, nhằm từng bước nâng cao chất lượng sản phẩm, đầu ra của cán bộ CSGT.

+ Tăng cường hợp tác quốc tế trong sản xuất, lắp ráp chuyển giao công nghệ phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ và tập huấn nâng cao kỹ năng sử dụng cho cán bộ CSGT.

Trong thời gian tới lực lượng CSGT tham mưu cho lãnh đạo Bộ Công an báo cáo Chính phủ lộ trình áp dụng, mở rộng và triển khai mô hình “xử phạt nguội”, quy trình hóa hoạt động xử phạt; đưa quy định bắt buộc các chủ phương tiện phải mở và duy trì một “tài khoản giao thông” khi đăng ký xe để trong trường hợp có vi phạm Luật GTĐB, lực lượng chức năng căn cứ theo tài khoản ra quyết định xử phạt khấu trừ vào tài khoản giao thông của chủ phương tiện. Tăng cường công tác tuyên truyền

về quy định bắt buộc chủ phương tiện giao thông cơ giới khi mua bán, cho tặng... phải sang tên chính chủ sở hữu phương tiện và phải được quản lý nghiêm túc chặt chẽ. Nếu các trường hợp vi phạm xác minh phương tiện chưa sang tên chính chủ áp dụng hình thức xử phạt cao theo hình thức tăng nặng nhằm có sức răn đe.

3.2.4. Nâng cao hiệu quả kiểm soát hoạt động xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và các trường hợp sai phạm khác của người thực thi công vụ nhà nước

Để tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông, cũng như nâng cao hiệu quả trong công tác tuần tra, kiểm soát trên địa bàn rất cần xây dựng lực lượng cảnh sát giao thông trong sạch, vững mạnh. Trước mắt cần tiếp tục tập trung chỉ đạo, củng cố và tổ chức lại lực lượng tuần tra trên toàn Quận cho phù hợp với yêu cầu, nhiệm vụ trong tình hình mới tại Hà Nội. Đảm bảo việc tuần tra, kiểm soát phải khép kín về địa bàn và thời gian, đảm bảo bí mật, không để bất cứ địa bàn nào không có lực lượng cảnh sát giao thông phụ trách, cũng như tránh sự chồng chéo hay dư thừa lực lượng. Đồng thời phải không ngừng nâng cao trình độ, nghiệp vụ và phẩm chất đạo đức của những người thực thi công vụ, đảm bảo phát hiện kịp thời mọi hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ và xử lý nghiêm minh, triệt để, từ đó hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại Quận Đống Đa sẽ được nâng cao, các hành vi vi phạm pháp luật sẽ giảm và đó là yếu tố quan trọng có tác dụng tuyên truyền, giáo dục người tham gia giao thông, đồng thời làm ổn định trật tự an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông ở địa phương.

Mặt khác, trong công tác tuần tra, kiểm soát, xử phạt vi phạm pháp luật giao thông đường bộ cũng phải thường xuyên tổ chức rút kinh nghiệm các chuyên đề, các đợt cao điểm, các chương trình hành động để đề ra các giải pháp có thể đồng thời phát huy được kết quả đạt được nhưng lại khắc phục được những thiếu sót trong quá trình thực hiện công vụ. Lực lượng cảnh sát giao thông làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát, xử phạt vi phạm pháp luật giao thông đường bộ phải chấp hành nghiêm chỉnh quy trình tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ theo luật định. Đồng thời cũng cần bổ sung kịp thời các quy định

có liên quan đến công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm pháp luật giao thông đường bộ cho phù hợp với yêu cầu thực tế tại Quận nhằm tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện nhiệm vụ như: quy định chỉ được dùng phương tiện khi có dấu hiệu vi phạm hay như vấn đề trang bị phương tiện, công cụ hỗ trợ cho việc cưỡng chế thi hành pháp luật giao thông đường bộ mà trước hết lực lượng cảnh sát giao thông cần quan tâm đúng mức và đáp ứng đầy đủ các trang thiết bị, công cụ hỗ trợ chuyên dụng như camera, phương tiện, nhiên liệu phục vụ tuần tra, kiểm soát, thanh tra, kiểm tra...

Trong thực hiện tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm thì lực lượng công an luôn giữ vai trò nòng cốt quan trọng vì vậy cần huy động tổ đa lực lượng tham gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông, huy động cả lực lượng công an tại các xã, thị trấn, tình nguyện viên, dân phòng...kiên quyết không để trống địa bàn. Tiếp tục duy trì kết quả thực hiện bắt buộc đội mũ bảo hiểm khi đi xe mô tô, xe gắn máy, không được nói lỏng trong xử phạt, bên cạnh đó cần hướng dẫn người dân thực hiện đội mũ bảo hiểm đúng cách để đảm bảo an toàn.

Yêu cầu các lực lượng cảnh sát giao thông khi tuần tra phải kiểm soát thật kỹ và xử lý nghiêm minh các hành vi trên, đảm bảo an toàn tính mạng và tài sản cho nhân dân.

Theo đó, cơ quan chức năng đã tập trung xử lý các vi phạm như: Dừng đỗ sai quy định; lắp đặt các biển quảng cáo, biển vẫy sai quy định; chiếm dụng lòng đường, hè phố kinh doanh, buôn bán và trông giữ các phương tiện trái phép... gây mất mỹ quan đô thị, an toàn giao thông tại một số tuyến phố như: Xã Đàn, Thái Hà, Chùa Bộc...

Thượng tá Đỗ Hồng Minh - Phó Trưởng Công an quận Đống Đa cho biết, thực hiện Mệnh lệnh 02 của Giám đốc Công an TP Hà Nội về tăng cường đảm bảo trật tự an toàn giao thông, trật tự đô thị trên địa bàn TP năm 2018, Công an quận Đống Đa đã chỉ đạo thực hiện quyết liệt và đồng bộ các giải pháp trọng tâm.

Thứ nhất, công an quận đã chỉ đạo Đội Cảnh sát giao thông trật tự phối hợp công an các phường tiến hành điều tra cơ bản các chuyên đề về trật tự an toàn giao thông, trật tự đô thị để nắm chắc thực trạng và tình hình.

Thứ hai, lực lượng công an từ quận tới phường sẽ phối hợp chặt chẽ với các ban ngành, đoàn thể, các tổ trưởng dân phố tiến hành các bước thận trọng, kiên quyết. Trong đó, thực hiện bước một là công tác tuyên truyền, vận động, ký cam kết; bước hai nhắc nhở các vi phạm và yêu cầu các đơn vị, cá nhân có vi phạm tự khắc phục, tháo dỡ; thứ ba là sau khi tiến hành các bước trên sẽ kiên quyết cưỡng chế và xử lý vi phạm theo quy định của pháp luật.

Thứ ba, công an quận sẽ phối hợp chặt chẽ với các cơ quan thông tin, báo chí để tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật nhằm mục đích tranh thủ sự ủng hộ, giúp đỡ của Nhân dân, sự đồng thuận của xã hội để tạo ra nếp sống văn minh, văn hóa giao thông. Đồng thời, qua đó biểu dương gương người tốt, việc tốt và lên án, đấu tranh với những hành vi vi phạm, hành vi coi thường kỷ cương pháp luật.

Thứ tư, công an quận sẽ tiến hành phân công, phân cấp với phương châm “rõ người, rõ việc, rõ địa bàn, rõ trách nhiệm”. Trên cơ sở đó, chỉ huy công an quận đến công an các phường sẽ phân công rõ địa bàn được phụ trách. Đặc biệt, cảnh sát trật tự, cảnh sát khu vực, công an phường sẽ thực hiện việc khoán quản tuyến phố, số nhà theo chuyên đề.

Thứ năm, quá trình triển khai ra quân sẽ tập trung vào các khung giờ cao điểm như: Sáng từ 7 - 9 giờ, trưa từ 11 - 13 giờ, chiều từ 16 - 20 giờ. Về địa bàn cần tập trung trên các tuyến phố chính, các địa bàn giáp danh và phức tạp về trật tự an toàn giao thông. Các hành vi vi phạm cần tập trung xử lý như: Lấn chiếm vỉa hè, lòng đường để kinh doanh buôn bán và trông giữ phương tiện; các phương tiện dừng đỗ sai quy định; các chợ tạm, chợ cóc, quán hàng rong lấn chiếm vỉa hè, lòng đường gây cản trở giao thông; các điểm trông giữ phương tiện ô tô, xe máy trái quy định; treo biển quảng cáo, lều quán, bục bệ, cầu dẫn trái quy định.

3.2.5. Giải pháp khác cho quận Đống Đa

Đổi mới công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật giao thông đường bộ.

Công tác tuyên truyền pháp luật được coi là một trong những biện pháp quan trọng giúp người dân hiểu và tuân thủ pháp luật giao thông đường bộ một cách

ngghiêm túc và có tính bền vững. Do vậy, công tác tuyên truyền pháp luật giao thông đường bộ được Ủy ban nhân dân Quận đặc biệt quan tâm chỉ đạo, phát động nhiều chung trình hành động nhằm đưa pháp luật giao thông đường bộ vào thực tiễn cuộc sống bằng nhiều hình thức phong phú, đa dạng.

Hiện nay, trình độ nhận thức pháp luật nói chung và Luật giao thông đường bộ nói riêng của cán bộ, nhân dân Quận còn nhiều hạn chế, nhất là nhân dân vùng sâu, vùng dân tộc thiểu số... Một bộ phận không nhỏ người tham gia giao thông có ý thức kém, thói quen tùy tiện. Công tác tuyên truyền, hướng dẫn pháp luật an toàn giao thông đường bộ chưa thường xuyên, đồng bộ nên hiệu quả không cao. Vì vậy, rất cần thiết phải đẩy mạnh công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ đến mọi người, mọi nhà để người dân tự giác chấp hành khi tham gia giao thông.

Cùng với công tác tuyên truyền pháp luật, trình độ dân trí được nâng cao, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được hoàn thiện, phương tiện tham gia giao thông giảm thì sẽ giảm được vi phạm pháp luật giao thông đường bộ cũng như tai nạn giao thông. Do nhận thức, thói quen, lối sống của người dân nên công tác tuyên truyền phải được quan tâm và tổ chức thường xuyên, đồng bộ, tuyên truyền có trọng điểm, phân loại đối tượng tuyên truyền để chọn hình thức phù hợp cho từng nhóm đối tượng. Các đối tượng cần tập trung tuyên truyền là học sinh, thanh thiếu niên, người sử dụng moto, xe gắn máy, cán bộ công nhân viên các xí nghiệp, các hộ dân sống hai bên đường...

Đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật về trật tự an toàn giao thông cả về chiều rộng và chiều sâu, tuyên truyền phải đến được từng gia đình, từng người tham gia giao thông. Công tác tuyên truyền, giáo dục vừa là biện pháp trước mắt, vừa là biện pháp lâu dài đòi hỏi các nhà quản lý phải kiên trì, tiếp tục sáng tạo để nâng cao nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật giao thông đường bộ.

Bằng những hình thức tuyên truyền khác nhau, từ năm 2013 đến năm 2017, ý thức của người dân trong toàn Quận đã được nâng lên đáng kể, song nhìn chung việc thực hiện pháp luật giao thông đường bộ của người dân vẫn còn hạn chế, tình trạng vi phạm pháp luật giao thông đường bộ còn nhiều, một số người vi phạm do không hiểu

biết pháp luật giao thông đường bộ, nhưng không ít người có hiểu biết nhưng ý thức chấp hành kém, cố tình vi phạm.

Trong những năm tới để thực hiện pháp luật giao thông đường bộ đường bộ có hiệu quả cao, các cấp, các ngành trong phạm vi nhiệm vụ quyền hạn của mình cần tiếp tục thực hiện thường xuyên công tác tuyên truyền và cần tập trung vào một số hình thức tuyên truyền cụ thể về pháp luật giao thông đường bộ như sau:

Tuyên truyền miệng: Đây là hình thức người nói trực tiếp với người nghe về những nội dung, những quy định của pháp luật giao thông đường bộ. Mục đích của hình thức tuyên truyền này là nhằm làm cho người nghe hiểu và hành động theo nội dung pháp luật được tuyên truyền. Hiệu quả của tuyên truyền miệng không chỉ đánh giá tại chỗ khi nghe, thu hoạch sau khi nghe mà cao hơn là người nghe giữ được niềm tin lâu dài đối với pháp luật giao thông đường bộ. Do vậy các đơn vị, cơ quan tổ chức khi tổ chức tuyên truyền cần phải có một nội dung tuyên truyền ngắn gọn, phù hợp với đối tượng được nghe.

Tuyên truyền qua phương tiện thông tin truyền thông: Báo viết, báo điện tử, đài phát thanh, đài truyền hình là những phương tiện thông tin truyền thông phục vụ đắc lực công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật giao thông đường bộ. Về hình thức tuyên truyền giáo dục pháp luật giao thông đường bộ: Tiếp tục đưa tin thời sự, bài viết phản ánh tình hình chấp hành luật giao thông đường bộ, dành "thời gian vàng" để phát các chuyên mục về an toàn giao thông, nêu lên các vụ tai nạn giao thông đường bộ, phân tích nguyên nhân gây tai nạn từ đó đề xuất giải pháp làm giảm thiểu tai nạn và biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ.

Tuyên truyền bằng khẩu hiệu: Cắt dán các khẩu hiệu tuyên truyền, nhắc nhở chấp hành các quy định pháp luật giao thông đường bộ trên các đường chính, dọc các tuyến đường có bố trí tín hiệu đèn giao thông, đường đô thị, trên đoạn đường nguy hiểm có điểm đen về tai nạn giao thông, nhà văn hóa của khu dân cư, của cấp chính quyền xã, phường, thị trấn, các cơ quan, trường học các khẩu hiệu như: "*An toàn giao thông đường bộ là hạnh phúc cho mỗi người*"; "*Nghiêm chỉnh chấp hành Luật Giao thông đường bộ*"; "*Chú ý đoạn đường thường xảy ra tai nạn*", "*Văn hóa*

giao thông là tự giác chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông", "Chúng ta xây dựng một xã hội giao thông an toàn, thân thiện"

Phát động các cuộc thi tìm hiểu pháp luật giao thông đường bộ: Đối tượng cần tập trung ở đây cần là học sinh, sinh viên, thanh thiếu niên, cán bộ, công chức, viên chức; cán bộ, chiến sĩ lực lượng vũ trang nhân dân...

Công tác tuyên truyền, giáo dục vừa là biện pháp trước mắt, vừa là biện pháp lâu dài, phải làm kiên trì, liên tục, sáng tạo để nâng cao nhận thức, ý thức chấp hành pháp luật trật tự an toàn giao thông, hình thành cho được nếp sống có văn hóa trong giao thông.

Tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý nghiêm minh, triệt để, kịp thời mọi hành vi vi phạm pháp luật

GTĐB Trong thực hiện tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm, lực lượng công an giữ vai trò nòng cốt quan trọng; cần huy động tối đa lực lượng tham gia bảo đảm trật tự ATGT, huy động cả lực lượng công an xã, tình nguyện viên, dân phòng... không để trống địa bàn, dù ở nông thôn hay vùng sâu, vùng xa. Tiếp tục duy trì kết quả thực hiện bắt buộc đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô, xe gắn máy, không được lơ đãng trong xử lý; cần hướng dẫn người dân thực hiện đội mũ bảo hiểm đúng cách để đảm bảo an toàn". Như vậy để đạt được mục tiêu giáo dục pháp luật GTĐB không những chỉ làm tốt công tác giáo dục, mà phải coi trọng những biện pháp cưỡng chế thực hiện pháp luật. Để tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát người và phương tiện và cũng như nâng cao hiệu quả công tác này cần xây dựng lực lượng Cảnh sát giao thông trong sạch vững mạnh. Mặt khác, trong công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật GTĐB cũng phải thường xuyên tổ chức rút kinh nghiệm các chuyên đề, các đợt cao điểm để đề ra các biện pháp, giải pháp đồng thời phát huy kết quả đạt được và khắc phục những thiếu sót trong quá trình thực hiện công vụ. Cùng với việc tăng cường trang thiết bị cho các lực lượng chức năng, thì biên chế cho các đơn vị cũng phải luôn được điều chỉnh cho phù hợp với tình hình phát triển

Xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, tăng cường công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và hành lang an toàn đường bộ

Việc thực hiện các quy định của pháp luật về kết cấu hạ tầng GTĐB nhằm phát triển, nâng cấp kết cấu hạ tầng GTĐB là một yêu cầu quan trọng,. Kết cấu hạ tầng GTĐB trên Quận Đống Đa những năm gần đây đã tương đối hoàn thiện và bền vững, tuy nhiên đất dành cho đường bộ và hành lang an toàn đường bộ vẫn còn ít, từ đó làm tăng nguy cơ vi phạm pháp luật GTĐB, làm tăng TNGT và luôn tiềm ẩn nguy cơ gây ùn tắc giao thông đặc biệt là trong giờ cao điểm. Nâng cao năng lực quản lý nhà nước về đất đai, xây dựng, tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra tình hình quản lý sử dụng đất đai, xây dựng nhà ở, lều quán, xây dựng khu công nghiệp, khu dân cư, khu kinh tế dọc các tuyến đường bộ, đấu nối đường nhánh trực tiếp vào các tuyến quốc lộ, phát hiện và xử lý kiên quyết, kịp thời các hành vi vi phạm pháp luật đất đai, pháp luật xây dựng Khu Quản lý đường bộ và Sở Giao thông Vận tải phải soạn thảo được quy chế phối hợp với chính quyền địa phương về công tác quản lý, bảo vệ, giải tỏa hành lang an toàn đường bộ trình UBND thành phố phê duyệt. Các đơn vị quản lý đường bộ phải phối hợp chặt chẽ với các cấp chính quyền địa phương thống kê, phân loại công trình nằm trong hành lang an toàn đường bộ theo mốc thời gian, đồng thời lập dự toán kinh phí đến bù hỗ trợ giải tỏa các công trình nằm trong hành lang an toàn đường bộ theo mốc thời gian, các công trình khác nằm trong hành lang an toàn đường bộ và công trình gây mất ATGT báo cáo Cục Đường bộ Việt Nam. Tiếp tục củng cố và nâng cao trình độ nghiệp vụ của các bộ phận làm công tác đến bù giải phóng mặt bằng, công tác quản lý đường bộ. Thành lập các ban giải phóng mặt bằng chuyên trách, các tổ công tác xử lý vi phạm hành lang an toàn đường bộ tại các địa phương là cơ quan tham mưu giúp việc cho đoàn công tác liên ngành của thành phố nhằm đảm bảo tính chuyên môn, nâng cao chất lượng của công tác quản lý, giải tỏa chống lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ. Nâng cao chất lượng lập, thẩm định, phê duyệt dự án đền bù giải phóng mặt bằng trong xây dựng công trình giao thông. Trong đó tập trung vào một số nội dung cụ thể như sau: Một là, tiếp tục ưu tiên huy động các nguồn lực đầu tư hoàn chỉnh một bước cơ bản kết cấu hạ tầng giao thông, đảm bảo liên hoàn, liên kết giữa các phương thức vận tải.

Với các tuyến đường chính, liên khu vực và khu vực tuân thủ quy hoạch chung, đồng thời có tính đến các giải pháp cụ thể như các giải pháp mở đường, hướng mở, cụ thể với các đường:

- Các đường phố chính gồm: Đường Trường Chinh - Láng có mặt cắt ngang rộng từ 50- 60m (hiện nay mặt cắt đường chỉ đạt 3 làn xe cho cả xe thô sơ và cơ giới đi chung) đường La Thành có mặt cắt ngang rộng từ 50- 65m. Đường Tôn Đức Thắng- Nguyễn Lương Bằng - Tây Sơn có mặt cắt ngang rộng từ 28,5 - 45m (hiện nay mặt đường rộng từ 27- 28,5m).

- Các đường liên khu vực gồm: Giảng Võ - Láng Hạ có mặt cắt ngang rộng từ 40-42m, đường Nguyễn Chí Thanh có mặt cắt ngang rộng 50m.

- Các đường khu vực gồm: Chùa Bộc- Thái Hà - Huỳnh Thúc Kháng - Voi Phục có mặt cắt ngang rộng 30m, Tôn Thất Tùng - Hồ Ba Mẫu - Thiên Hùng - Trần Quý Cáp có mặt cắt ngang rộng từ 25- 30m.

- Các đường phân khu vực và đường nhánh có mặt cắt ngang rộng đến 30m.

- Đường nội bộ trong đơn vị có mặt cắt ngang rộng từ 10,5-13,5m.

Tại các nút giao thông cùng cốt hoặc cùng khác cốt phải dành đủ diện tích để tổ chức, cải tạo, xây dựng, mở rộng nút. Nghiên cứu xây dựng các nút giao thông khác cốt tại Ngã Tư Sở, Ngã Tư Vọng, Ô Chợ Dừa, Kiềm Liên và Cầu Giấy. Các nút giao cắt quan trọng khác được tổ chức điều khiển bằng đèn tín hiệu, hoặc bằng đảo giao thông.

- Tuyến đường sắt hiện có dọc theo đường Giải Phóng - Lê Duẩn dự kiến được thay thế bằng tuyến đường sắt đô thị chạy trên cầu cạn, nghiên cứu xây dựng các tuyến đường sắt đô thị khác dọc theo đường Nguyễn Chí Thanh (Tuyến Hà Nội - Hoà Lạc) và đường Yên Lãng - Hào Nam - Cát Linh Ga Hà Nội (tuyến Hà Nội - Hà Đông).

- Về giao thông tĩnh, ngoài các bến bãi đỗ xe đã được phê duyệt trong các đồ án phường Láng Thượng Kim Liên, Phương Liên công viên Đống Đa... phải khai thác triệt để các khả năng có thể về quỹ đất nhằm đáp ứng nhu cầu này một cách tối thiểu đối với các khu vực còn lại. Giải pháp ở đây là chuyển đổi chức năng một số

cơ quan và công hoá một số đoạn nương ở Xã Đàn phường Trung Liệt... để làm bãi đỗ xe.

Các lực lượng chức năng thường xuyên mở các đợt cao điểm tổng kiểm tra mô tô, xe máy, xe ô tô là loại phương tiện thường gây ra tai nạn giao thông và chiếm tỷ lệ lớn trên tổng số vụ tai nạn giao thông xảy ra; tập trung kiểm tra, xử lý các lỗi và các nhóm lỗi là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn giao thông; kết hợp với kiểm tra, xử lý vi phạm theo chuyên đề, như: học sinh, sinh viên chưa đủ tuổi hoặc không có giấy phép lái xe điều khiển mô tô, xe máy; phương tiện thủy nội địa không đăng ký, kiểm định an toàn kỹ thuật; người đi mô tô, xe máy không đội mũ bảo hiểm; xe cơ giới hết niên hạn sử dụng, xe công nông, xe 3, 4 bánh tự chế; xe ô tô dừng, đỗ, đón trả khách không đúng nơi quy định; xe ô tô tải vi phạm trật tự an toàn giao thông và vệ sinh môi trường; phối hợp với lực lượng Cảnh sát đặc nhiệm tăng cường thanh tra kiểm soát ban đêm phòng chống đua xe trái phép, lạng lách, đánh võng, gây rối trật tự công cộng.

Tiểu kết chương 3

Xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại địa bàn quận Đống Đa còn nhiều bất cập, vì vậy cần có những phương hướng và giải pháp để bảo đảm xử phạt vi phạm hành chính có hiệu quả. Những phương hướng mà tác giả đề xuất đó là bảo đảm trách nhiệm của người đứng đầu cơ quan nhà nước trong xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; minh bạch hóa xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Giải pháp bảo đảm xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn Quận Đống Đa: Tiếp tục hoàn thiện pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, bảo đảm sự kiểm soát đối với xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; nâng cao năng lực thực thi công vụ của các cơ quan, cá nhân tham mưu về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; hiện đại hóa phương tiện, trang thiết bị phục vụ phát hiện và ngăn chặn vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ; nâng cao hiệu quả kiểm soát hoạt động xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và các trường hợp sai phạm khác của người thực thi công vụ nhà nước ...

Tóm lại, nâng cao đảm bảo xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa hiện nay là góp phần bảo đảm tính nghiêm minh của pháp luật và công bằng xã hội. Chính vì lẽ đó, việc tiến hành đồng thời các biện pháp cơ bản nhằm nâng cao đảm bảo xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ có ý nghĩa đặc biệt quan trọng và đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn đang đặt ra trên địa bàn Quận Đống Đa đối với công tác trên địa bàn Quận Đống Đa trong giai đoạn hiện nay.

KẾT LUẬN

Qua đánh giá thực trạng vi phạm pháp luật giao thông đường bộ và hoạt động xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa nhận thấy vẫn còn nhiều tồn tại, hạn chế trong công tác xử phạt hành chính cũng như những bất cập trong hệ thống các quy định hiện hành. Do đó, số lượng các vụ vi phạm pháp luật giao thông đường bộ trên địa bàn vẫn luôn có xu hướng gia tăng cả về số lượng cũng như mức độ thiệt hại của các vụ việc. Đây là một trong những bài toán làm đau đầu các nhà chức trách làm thế nào để ngăn chặn, đẩy lùi vi phạm và kiểm chế tai nạn giao thông đường bộ.

Hệ quả dẫn tới hiệu lực pháp luật giao thông đường bộ không được đảm bảo, trật tự, kỷ cương không được giữ vững. Trên khắp các con đường trên địa bàn Quận vẫn diễn ra tình trạng xây dựng, lấn chiếm và tái lấn chiếm vỉa hè, lòng đường gây ra tình trạng lộn xộn trong xây dựng, khai thác, sử dụng và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Chính vì vậy, với một số giải pháp mà học viên đề xuất nhằm hạn chế vi phạm pháp luật giao thông đường bộ, nâng cao hiệu quả công tác xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận Đống Đa trong luận văn có thể làm tài liệu tham khảo cho các cơ quan chức năng, các nhà quản lý trong việc tìm ra giải pháp hạn chế vi phạm pháp luật, nâng cao hiệu quả xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn Quận, cũng như thực hiện hoạt động tuyên truyền giáo dục pháp luật giao thông đường bộ một cách có hiệu quả, đưa pháp luật giao thông đường bộ đi vào đời sống nhân dân, cải tạo và phát triển cơ sở hạ tầng giao thông tạo tiền đề cho sự phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn Quận nói riêng và góp phần vào sự phát triển của toàn thành phố Hà Nội nói chung.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Vũ Ngọc Dương (2009), "*Thực trạng và giải pháp về trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hải Dương*", đề tài nghiên cứu cấp Bộ.
2. Nguyễn Quang Huy (2007), "*Thực hiện pháp luật trong lĩnh vực đảm bảo trật tự an toàn giao thông (qua thực tế thành phố Thái Nguyên)*", Luận văn thạc sĩ Luật học, Khoa Luật - Đại học quốc gia Hà Nội.
3. Nguyễn Văn Minh (2012), "*Xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Thanh Hóa*", Luận văn thạc sĩ Luật học, Khoa Luật – Đại học quốc gia Hà Nội
4. Vũ Thanh Nhân (2009), "*Pháp luật về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay - Một số vấn đề lý luận, thực tiễn và phương hướng hoàn thiện*", Luận văn thạc sĩ luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội.
5. Bùi Ngọc Tuấn (2017), "*Xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ từ thực tiễn tỉnh Phú Yên*",
6. *171/2013/NĐ-CP về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, Hà Nội 2004 về việc quy định niên hạn sử dụng xe tải và xe chở người*, Hà Nội
7. Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa(2010), *Báo cáo công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông*, Hà Nội
8. Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa(2011), *Báo cáo công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông*, Hà Nội
9. Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa(2012), *Báo cáo công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông*, Hà Nội
10. Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa(2013), *Báo cáo công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông*, Hà Nội
11. Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa(2014), *Báo cáo công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông*, Hà Nội
12. Ban an toàn giao thông Quận Đống Đa(2015), *Báo cáo công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông*, Hà Nội

13. Chính phủ (2001), *Nghị định số 36/2001/NĐ-CP quy định về việc đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị*, Hà Nội
14. Chính phủ (2001), *Nghị định số 39/2001/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự an toàn giao thông đường bộ và trật tự an toàn giao thông đô thị*, Hà Nội
15. Chính phủ (2002), *Nghị định số 13/2002/NĐ-CP về các giải pháp kiềm chế gia tăng, tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông*, Hà Nội
16. Chính phủ (2002), *Nghị quyết số 13/2002/NQ-CP quy định về các giải pháp kiềm chế gia tăng và tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông*, Hà Nội.
17. Chính phủ (2003), *Nghị định 15/2003/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính về giao thông đường bộ*, Hà Nội
18. Chính phủ (2003), *Nghị định số 14/2003/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật giao thông đường bộ*, Hà Nội
19. Chính phủ (2004), *Nghị định số 136/2004/NĐ-CP quy định về tổ chức và hoạt động của Thanh tra giao thông vận tải*, Hà Nội
20. Chính phủ (2004), *Nghị định số 186/2004/NĐ-CP quy định về việc quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ*, Hà Nội.
21. Chính phủ (2004), *Nghị định số 23/2004/NĐ-CP ngày 12 tháng 1 năm*
22. Chính phủ (2005), *Nghị định 152/2005/NĐ-CP quy định về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ*, Hà Nội
23. Chính phủ (2007), *Nghị định 146/2007/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ*, Hà Nội
24. Chính phủ (2008), *Nghị định 128/2008/NĐ - CP. Chấp hành quyết định xử phạt và cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính.*
25. Chính phủ (2010), *Nghị định 34/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ*, Hà Nội
26. Chính phủ (2012), *Nghị định 71/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành*

27. Chính phủ (2013), *Chỉ thị số 12/CT-TTg quy định về tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn tai nạn giao thông nghiêm trọng trong hoạt động vận tải*, Hà Nội
28. Chính phủ (2013), *Nghị định 171/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt*, Hà Nội
29. Chính phủ (2014), *Nghị định 107/NĐ-CP Sửa đổi bổ sung Nghị định*
30. Chính phủ (2016), *Nghị định 46/NĐ-CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt*
31. Đảng Cộng sản Việt Nam (2006), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
32. Đảng Cộng sản Việt Nam (2011), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
33. Hội đồng Nhà nước (1989), *Pháp lệnh Số 28-lct/hđnn8 Xử phạt vi phạm hành chính*
34. Quốc hội (2005), *Luật dân sự*, Hà Nội
35. Quốc hội (2008), *Luật giao thông đường bộ*, Hà Nội
36. Quốc hội (2012), *Luật xử phạt vi phạm hành chính*, Hà Nội
37. Quốc hội (2012), *Nghị quyết 32/NQ-CP ngày 15/12/2007 quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm*, Hà Nội
38. Quốc hội (2013), *Luật giao thông đường bộ*, Hà Nội
39. Quốc hội (2013), *Luật xử lý vi phạm hành chính*, Hà Nội
40. Thanh tra Chính phủ và Ngân hàng thế giới (2012), *Thống kê tham nhũng trong các ngành lĩnh vực ở Việt Nam*, Hà Nội
41. Thông tin điện tử bộ giao thông vận tải (2016), *Hoàn thiện pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đáp ứng yêu cầu của tình hình mới*.
42. Ủy ban an toàn giao thông quốc gia (2010), *Báo cáo tình trạng tai nạn giao thông*, Hà Nội
43. Ủy ban an toàn giao thông quốc gia (2011), *Báo cáo tình trạng tai nạn giao thông*, Hà Nội

44. Ủy ban an toàn giao thông quốc gia (2012), *Báo cáo tình trạng tai nạn giao thông*, Hà Nội
45. Ủy ban an toàn giao thông quốc gia (2013), *Báo cáo tình trạng tai nạn giao thông*, Hà Nội
46. Ủy ban an toàn giao thông quốc gia (2014), *Báo cáo tình trạng tai nạn giao thông*, Hà Nội
47. Ủy ban an toàn giao thông quốc gia (2015), *Báo cáo tình trạng tai nạn giao thông*, Hà Nội