

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

HOÀNG MINH TIẾN DŨNG

**TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN
PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN
TỈNH LAI CHÂU: TÌNH HÌNH, NGUYÊN NHÂN
VÀ GIẢI PHÁP PHÒNG NGỪA**

Chuyên ngành: Tội phạm học và phòng ngừa tội phạm

Mã số: 60.38.01.05

LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

Người hướng dẫn khoa học:

PGS.TS. Cao Thị Oanh

Hà Nội, 2016

LỜI CAM ĐOAN

Tôi cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi.

Các số liệu, kết quả nêu trong luận văn là trung thực và chưa từng được ai công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

Tác giả luận văn

Hoàng Minh Tiến Dũng

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
Chương 1. TÌNH HÌNH TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH LAI CHÂU	7
1.1. Phần hiện của tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu	7
1.2. Phần ẩn của tình hình tội vi phạm quy định về điều kiện phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu.....	22
Chương 2. NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH LAI CHÂU	29
2.1. Nguyên nhân, điều kiện về kinh tế, xã hội.....	29
2.2. Nguyên nhân về văn hóa, giáo dục	30
2.3. Nguyên nhân, điều kiện từ pháp luật và hoạt động của các cơ quan quản lý, các cơ quan bảo vệ pháp luật.....	32
2.4. Nguyên nhân từ cá nhân người phạm tội	37
2.5. Những nguyên nhân, điều kiện thuộc cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ và phương tiện giao thông đường bộ	39
2.6. Nguyên nhân từ nạn nhân của tội phạm và phong tục tập quán	46
2.7. Nguyên nhân từ điều kiện tự nhiên khí hậu vùng	47
Chương 3. CÁC GIẢI PHÁP PHÒNG NGỪA TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH LAI CHÂU	51
3.1. Dự báo tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu.....	51
3.2. Giải pháp nâng cao hiệu quả phòng ngừa tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu	55
KẾT LUẬN	76
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	78

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

ATGT	An toàn giao thông
ATGTĐB	An toàn giao thông đường bộ
BLHS	Bộ luật hình sự
BLTTHS	Bộ luật tố tụng hình sự
CTTP	Cấu thành tội phạm
CSĐT	Cảnh sát điều tra
CSGT	Cảnh sát giao thông
TAND	Tòa án nhân dân
TTATGT	Trật tự an toàn giao thông
VKSND	Viện kiểm sát nhân dân
VPQĐ về ĐKPTGTĐB	Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

DANH MỤC CÁC BẢNG, BIỂU ĐỒ

Bảng 1.1	- Mức độ tai nạn giao thông đường bộ nghiêm trọng trở nên theo từng năm (2011 – 2015) trên địa bàn tỉnh Lai Châu
Bảng 1.2	- Số vụ án xét xử tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu từ (năm 2011- 2015)
Bảng 1.3	- Diễn biến TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB theo các năm
Bảng 1.4	- Cơ cấu địa bàn của tình hình tai nạn giao thông trên địa bàn tỉnh Lai Châu từ năm 2011 đến năm 2015
Bảng 1.5	- Các tuyến đường xảy ra tai nạn giao thông dẫn đến tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu
Bảng 1.6	- Phân tích lỗi trong tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trong các vụ TNGT xảy ra trên địa bàn tỉnh Lai Châu
Bảng 1.7	- Bảng tuổi gây tai nạn giao thông và phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.
Bảng 1.8	- Hình phạt mà tòa án nhân dân các cấp tuyên phạt cho các bị cáo phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu
Bảng 1.9.	- Thống kê số vụ án, số bị can, số vụ án TNGT và số bị can phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB do cơ quan CSĐT công an tỉnh Lai Châu thụ lý điều tra

Biểu đồ phương tiện và người điều khiển phương tiện gây ra TNGT trong và ngoài tỉnh

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Lai Châu là tỉnh miền núi, biên giới, có diện tích tự nhiên 9.070,99 km, dân số 402,20 ngàn nhân khẩu với 20 dân tộc, 08 đơn vị hành chính trực thuộc về giao thông đường bộ Lai Châu cũng là tỉnh có nhiều tuyến quốc lộ đi qua như quốc lộ 4D, quốc lộ 12, quốc lộ 32, quốc lộ 279, quốc lộ 100, tiếp giáp với các tỉnh Lào Cai, Yên Bái, Sơn La, Điện Biên và nhiều đường tỉnh lộ, ngoài ra Lai Châu còn có 256,095 km đường biên giới giáp tỉnh Vân Nam của Trung Quốc có một cửa khẩu quốc gia và nhiều đường tiểu ngạch. Cùng với sự phát triển kinh tế xã hội chung của cả nước đời sống nhân dân trong tỉnh ngày càng được gia tăng nhu cầu đi lại của nhân dân càng nhiều theo số liệu thống kê năm 2004, thực hiện nghị quyết số 22/2004/NQ-QH, Quốc hội nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XI về chia tách địa giới hành chính một số tỉnh trong đó có Lai Châu được chia thành hai tỉnh Điện Biên và Lai Châu mới, trên toàn tỉnh Lai Châu mới có 33.127 xe mô tô, 361 xe ô tô, sau 11 năm chia tách tổng số phương tiện toàn tỉnh hiện đang quản lý 114.531 xe mô tô, 4.972 xe ô tô. Bình quân tăng trung bình mỗi năm xe mô tô tăng 328%, xe ô tô tăng 125%. Tuy nhiên bên cạnh sự phát triển đó tình hình tai nạn giao thông cũng đã và đang là vấn nạn của xã hội, gây ảnh hưởng không nhỏ đến an ninh chính trị và trật tự an toàn xã hội và cũng đang rất cần sự vào cuộc của các cấp các ngành đoàn thể và của toàn xã hội.

Chiến tranh tuy đã qua đi, sự mất mát của chiến tranh không còn nữa nhưng hàng năm tai nạn giao thông cướp đi sinh mạng của hàng ngàn con người. Nói đến giao thông là người ta nói tới các hoạt động giao lưu đi lại thông thương luân chuyển giao lưu buôn bán hàng hóa giữa các vùng các miền và của cả toàn thế giới. Nhận thấy tầm quan trọng của giao thông vận tải trong sự nghiệp phát triển kinh tế xã hội. Đảng và nhà nước các cơ quan ban ngành, đoàn thể và toàn xã hội quan tâm vào cuộc. Xây dựng cơ sở hạ tầng đầu tư cho giao thông vận tải, đáp ứng được nhu cầu đi lại của nhân dân và các cấp các ngành cũng đã

nhìn nhận và thấy được sự phức tạp của tình hình trật tự an toàn giao thông của nước đang phát triển như nước ta mà các nước đang phát triển trước ta đã lâm phải, và chính tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã và đang tác động tiêu cực đến sự phát triển mọi mặt của cả nước nói chung và của tỉnh Lai Châu nói riêng, ảnh hưởng đến đời sống nhân dân, trật tự, an toàn xã hội.

Trước tình hình trên, trên địa bàn tỉnh Lai châu là một địa bàn mới được thành lập nên tình hình trật tự an toàn giao thông lại càng phức tạp và thực tế trên địa bàn cũng chưa có công trình nghiên cứu khoa học nào dưới góc độ tội phạm học và phòng ngừa tội phạm phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Trong khi đó, hiệu quả của phòng, chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tùy thuộc vào nhiều yếu tố. Vì vậy công trình nghiên cứu phân tích tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu, nguyên nhân và điều kiện cũng như dự báo tình hình tội này trong tương lai để kịp thời đề xuất các giải pháp phòng ngừa có hiệu quả đem lại sự bình yên cho cuộc sống cũng như sự an toàn cho mỗi người khi tham gia giao thông trên địa bàn tỉnh Lai Châu. Đây cũng là lý do để em chọn đề tài **“Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu: tình hình, nguyên nhân và giải pháp phòng ngừa”** làm đề tài luận văn thạc sỹ luật học.

2. Tình hình nghiên cứu đề tài

Trong thời gian vừa qua, trước tình hình tội phạm vi phạm qui định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, cùng với việc vào cuộc của các cấp các ngành và cả hệ thống chính trị đã tiến hành nhiều biện pháp phòng ngừa, đã có nhiều hội thảo khoa học, đã có nhiều nhà khoa học, các cơ quan quản lý, các cơ sở đào tạo tiến hành nghiên cứu về tình hình trật tự an toàn giao thông, đấu tranh, phòng ngừa TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB tình hình TTATGT và tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB như:

+ Đề tài “*Phòng ngừa các tội xâm phạm TTATGT đường bộ của lực lượng cảnh sát nhân dân*” Luận án tiến sĩ, Học viện CSND, của tác giả Vũ Văn Thiết, năm 2007.

+ Đề tài “*Tình hình TNGT đường bộ ở Việt Nam. Thực trạng, nguyên nhân và giải pháp của lực lượng CSGT*” Đề tài cấp bộ của tác giả Trần Đào, nguyên Cục Trưởng cục CSGT, Bộ Công an năm 1997.

+ Đề tài “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Long An: tình hình nguyên nhân và giải pháp phòng ngừa*” của tác giả Trần Văn Thành năm 2014.

+ Đề tài “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Đồng Lai: tình hình nguyên nhân và giải pháp phòng ngừa*” của tác giả Nguyễn Trọng Tiến năm 2015.

+ Đề tài “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Sóc Trăng: tình hình nguyên nhân và giải pháp phòng ngừa*” của tác giả Lâm Minh Duy năm 2015.

+ Đề tài “*Các biện pháp đấu tranh phòng, chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở Thủ đô Hà Nội*”, Luận văn tiến sĩ luật học, 2001. Bùi kiến Quốc

+ Đề tài “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở nghiên cứu thực tiễn địa bàn tỉnh Bắc Ninh)*” Luận văn thạc sĩ luật học, 2011, của tác giả Nguyễn Đắc Dũng.

+ Đề tài “*Những biện pháp phòng ngừa tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ tại thành phố Hà Nội*”, Luận văn thạc sĩ luật học, 1996; của tác giả Ngô Huy Ngọc.

+ Đề tài “*Đấu tranh phòng chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng*”, Luận văn thạc sĩ luật học của tác giả Nguyễn Thế Anh, 2013.

Ngoài ra, còn nhiều bài viết, công trình khoa học nghiên cứu về loại tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB ở các địa bàn khác nhau, các giai đoạn khác nhau có giá trị tham khảo đối với việc nghiên cứu đề tài này tại địa bàn Lai Châu. Tuy

nhiên, đối với địa bàn tỉnh Lai Châu, hiện tại cho đến nay chưa có một công trình nghiên cứu nào mang tính khái quát về tình hình trật tự an toàn giao thông và tình hình tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB một cách hệ thống, khách quan và toàn diện, phân tích được tình hình, nguyên nhân và điều kiện cũng như đưa ra được những giải pháp phù hợp với tình hình địa bàn.

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

3.1. Mục đích nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu của luận văn là dựa trên cơ sở nghiên cứu về mặt lý luận, đánh giá một cách khái quát và khoa học về tình hình trật tự an toàn giao thông nói chung và tình hình tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB, xác định nguyên nhân và điều kiện làm phát sinh tội phạm, từ đó đề ra các giải pháp phù hợp khoa học, nâng cao hiệu quả trong công tác phòng ngừa TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu trong thời gian tới.

3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

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

- Đánh giá tình hình trật tự an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh Lai Châu trong thời gian từ năm 2011-2015

- Phân tích tình hình tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu từ năm 2011-2015.

- Phân tích nguyên nhân và điều kiện của tình hình loại tội phạm này.

- Phân tích các yếu tố nhân thân người phạm tội của loại tội phạm này.

- Dự báo về tình hình trật tự ATGT và loại tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu trong thời gian tới.

- Đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả công tác đảm bảo trật tự ATGT và các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả phòng ngừa ngăn chặn loại tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Thông qua thực tiễn tình hình TTATGT và TNGT cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu luận văn

tập chung nghiên cứu những vấn đề lý luận về tội phạm học và phòng ngừa tội phạm nhất là thực trạng công tác đấu tranh phòng ngừa tình hình TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

- Phạm vi nghiên cứu: Luận văn tập trung nghiên cứu tình hình và thực trạng tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu, dưới góc độ tội phạm học, xác định nguyên nhân, điều kiện của tội phạm, dự báo tình hình của tội phạm, trên cơ sở đó đề xuất các giải pháp phòng ngừa tình hình loại tội phạm này trong thời gian tới.

Về không gian: phạm vi nghiên cứu được giới hạn trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Về thời gian: đề tài thực hiện thu thập số liệu thực tế trong thời gian 05 năm, từ năm 2011 đến năm 2015 của các cơ quan chức năng trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp luận của luận văn: dựa vào chủ nghĩa duy vật biện chứng và chủ nghĩa duy vật lịch sử, các quan điểm của chủ nghĩa Mác – Lê Nin, lấy tư tưởng Hồ Chi Minh, các quan điểm đường lối chính sách của Đảng và nhà nước để thực hiện việc nghiên cứu của mình.

- Phương pháp nghiên cứu: trong quá trình nghiên cứu luận văn sử dụng các phương pháp của triết học duy vật biện chứng và duy vật lịch sử, trong đó chú trọng sử dụng các phương pháp thống kê hình sự; phương pháp phân tích, phương pháp so sánh, tổng hợp dựa trên các báo cáo; phương pháp thống kê từ thực tiễn xét xử, phương pháp tham khảo ý kiến chuyên gia.

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

Ở mức độ nhất định, kết quả nghiên cứu của luận văn góp phần củng cố lý luận và thực tiễn đấu tranh, phòng ngừa tội phạm nói chung và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu nói riêng. Ngoài ra, luận văn có thể dùng làm tài liệu tham khảo cho việc nghiên cứu, học tập, giảng dạy một số chuyên đề liên quan đến tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB

Kết quả nghiên cứu của luận văn là những tài liệu quan trọng giúp các cấp các ngành đoàn thể, các tổ chức chính trị xã hội trên địa bàn tỉnh Lai Châu

cùng vào cuộc nhìn nhận và đánh giá đúng những thực trạng tình hình trật tự an toàn giao thông trên toàn tỉnh và từ đó cùng vào cuộc đề ra những biện pháp hữu hiệu trong công tác phòng ngừa TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB.

Mặt khác kết quả nghiên cứu của luận văn có thể dùng làm tài liệu tham khảo trong việc đánh giá thực trạng, tình hình nguyên nhân, phân tích các nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm này, để từ đó đưa ra các giải pháp phù hợp, nâng cao hiệu quả phòng ngừa tội phạm này trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

7. Cơ cấu của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo, phần nội dung của luận văn được cấu trúc thành 3 chương:

***Chương 1:** Tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu.*

***Chương 2:** nguyên nhân và điều kiện của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu.*

***Chương 3:** Các giải pháp nâng cao hiệu quả phòng ngừa tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu.*

Chương 1
TÌNH HÌNH TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH
VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH LAI CHÂU

1.1. Phân hiện của tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu

Phân hiện của tình hình tội phạm là toàn bộ những hành vi phạm tội và chủ thể thực hiện các hành vi đó đã bị xử lý theo quy định của pháp luật hình sự ở từng đơn vị hành chính – lãnh thổ hay trên phạm vi toàn quốc, trong những khoảng thời gian nhất định và được ghi nhận trong thống kê hình sự. [16, tr138].

Những số liệu phản ánh về phân hiện của tình hình tội phạm, dù có thể ở mức độ khác nhau so với thực tế của tình hình tội phạm, thì vẫn là những số liệu nền tảng, vừa hàm chứa hình ảnh thu nhỏ của tình hình tội phạm, vừa phản ánh kết quả cụ thể của công việc đấu tranh phòng chống tội phạm của toàn xã hội. Cơ sở tạo lập hệ thống số liệu phản ánh phân hiện của tình hình tội phạm bắt nguồn từ quá trình nhận thức chân lý khách quan đã được thao tác hóa thành thủ tục tố tụng hình sự. Điều này muốn nói rằng, trong quá trình giải quyết vụ án hình sự, các cơ quan tiến hành tố tụng (hình sự) đều thực hiện việc thống kê những số liệu phản ánh kết quả hoạt động tố tụng của mình. Cơ quan công an có số liệu thống kê ghi nhận, tiếp nhận thông tin tình hình tin báo, trình báo tố giác tội phạm, về điều tra, về khởi tố vụ án, khởi tố bị can...; Viện kiểm sát có số liệu thống kê về số bị can bị truy tố; Tòa án nhân dân có số liệu thống kê xét xử sơ thẩm, phúc thẩm và giám đốc thẩm hình sự.

Rõ ràng, những số liệu thống kê vừa nêu đều có giá trị nhất định phản ánh phân hiện của tình hình tội phạm và trên thực tế, các công trình nghiên cứu tội phạm học đã được tiến hành cho đến nay, mỗi công trình một khác trong việc sử dụng số liệu, thống kê để minh họa tình hình tội phạm. Việc chọn số liệu nào làm cơ sở nghiên cứu phân hiện của tình hình tội phạm là việc làm phải cân nhắc. Số liệu sử dụng phải đảm bảo: có cơ sở pháp lý; có tính hệ thống và nhất quán; có thể diễn giải được, đối chiếu và so sánh được; có tính đại diện.

Như vậy, xét trên cả hai bình diện là lý luận nhận thức và hiện thực thông kê hình sự trên địa bàn tỉnh Lai Châu tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐ, phân hiện tình hình tội phạm nó được hiểu thông qua các thông số: Thực trạng, diễn biến, cơ cấu và tính chất của tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB như sau:

1.1.1. Thực trạng tình hình tai nạn giao thông và tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu

- Thực trạng tình hình tội phạm hay gọi là mức độ của tình hình tội phạm là đặc điểm định lượng tiêu biểu, cho biết về toàn bộ số người phạm tội cùng số tội phạm do họ thực hiện trong một đơn vị thời gian và không gian nhất định.

- Thực trạng của tình hình tội phạm là những thông số (số lượng) phản ánh tổng số tội phạm, tổng số người phạm tội đã được thực hiện gây ra hậu quả ở một địa bàn nhất định trong khoảng thời gian nhất định.

- Thực trạng của tình hình trật tự an toàn giao thông trên địa bàn tỉnh lai châu phản ánh bằng cái thực trạng tình hình tai nạn xảy ra và tội phạm vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra trên địa bàn. Thực trạng đó được phản ánh bằng tổng số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng, rất nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng, số tội phạm, tổng số người phạm tội mà cơ quan chức năng đưa ra xử lý trước pháp luật, trong một khoảng thời gian nghiên cứu là từ năm 2011 đến năm 2015 trên địa bàn các huyện và thành phố Lai Châu.

Bảng 1.1. Mức độ tai nạn giao thông đường bộ nghiêm trọng chở nên theo từng năm (2011 – 2015) trên địa bàn tỉnh Lai Châu

Năm	Số vụ TNGT đường bộ	Số vụ TNGT nghiêm trọng trở lên	Số người chết	Số người bị thương
2011	34	34	38	26
2012	33	33	35	20
2013	35	35	39	39
2014	46	46	41	35
2015	41	41	43	30
Tổng số	189	189	196	150

Nguồn: Phòng cảnh sát giao thông công an tỉnh Lai Châu (năm 2011- 2015)

- Qua số liệu thống kê tai nạn giao thông của phòng Cảnh sát giao thông công an tỉnh Lai Châu thì tình hình tai nạn giao thông trên địa bàn còn diễn biến khá phức tạp tuy không cao như những tỉnh khác trong cùng khu vực, trung bình mỗi năm xảy ra 37,8 vụ tai nạn giao thông làm chết trung bình 39,2 người, bị thương 30 người. Tình hình tai nạn giao thông qua các năm luôn biến động, diễn biến phức tạp, về số vụ, số người chết, số người bị thương, do đó phải cần có những biện pháp tác động kịp thời để nhằm hạn chế những thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra, không gây ảnh hưởng đến tình hình an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội trên địa bàn vùng cao biên giới.

Bảng 1.2: Số vụ án xét xử tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu từ (năm 2011- 2015)

Năm	Số vụ	Số bị can
2011	13	13
2012	12	12
2013	9	9
2014	9	9
2015	13	13
Tổng	56	56

Nguồn: Tòa án nhân dân tỉnh Lai Châu (năm 2011-2115).

- Lỗi là nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB qua bảng thống kê tai nạn giao thông từ năm 2011 đến 2015 do phòng cảnh sát giao thông công an tỉnh Lai Châu cung cấp và bảng số vụ và số bị cáo xét xử tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB do tòa án nhân dân tỉnh Lai Châu cung cấp cho thấy việc xác định nguyên nhân lỗi gây ra tai nạn còn gặp rất nhiều hạn chế và vướng mắc trong công tác điều tra nguyên nhân xác định có phạm tội hay không để đưa ra xử lý trước pháp luật.

- Qua bảng thống kê số vụ xét xử tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu cho thấy tỷ lệ xét xử tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB của các cơ quan chức năng trên địa bàn toàn tỉnh Lai Châu còn thấp chưa đến 1/3 so với tổng số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng xảy ra trên địa bàn Lai Châu. Qua nghiên cứu các hồ sơ vụ án TNGT và tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB thấy đa số những vụ được điều tra, truy tố, xét xử đều là những vụ có lỗi cụ thể do người điều khiển phương tiện gây nên như không có giấy phép lái xe, không có kiểm định an toàn kỹ thuật, đi không đúng phần đường, còn những lỗi mà nguyên nhân chính là do cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ lại không được điều tra, truy tố, xét xử được vụ nào.

- Từ những phân tích ở thực trạng tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu cho thấy tỉ lệ tội phạm ẩn ở tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu là không nhỏ ẩn cả ở chủ quan và khách quan, thậm chí còn ẩn cả trong thống kê.

1.1.2. Diễn biến của tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu

- Diễn biến của tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ hay còn gọi là động thái của tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là những phản ánh về sự vận động và sự thay đổi của thực trạng tội phạm vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là sự phản ánh và sự thay đổi của thực trạng tình hình tội phạm này trong một khoảng thời gian nhất định

- Diễn biến của tình hình tội phạm là sự vận động tự nhiên của tình hình tội phạm theo thời gian. Đo lường được sự vận động này là một bài toán khá phức tạp. Để bảo đảm tính khả thi, diễn biến của tình hình tội phạm cần được hiểu một cách đơn giản là sự vận động của mức độ và cơ cấu của tình hình tội phạm theo thời gian.

Bảng 1.3: Diễn biến TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB theo các năm

Năm	Số vụ TNGT nghiêm trọng trở nên	Số vụ phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB	Số bị can phạm tội
2011	34	13	13
2012	33	12	12
2013	35	9	9
2014	46	9	9
2015	41	13	13

Nguồn Phòng CSGT công an tỉnh Lai Châu và Tòa Án nhân dân tỉnh Lai Châu

- Diễn biến của tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu là sự phản ánh của thực trạng trong khoảng thời gian từ năm 2011 đến năm 2015 và trong những năm qua tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB có diễn biến phức tạp không ổn định năm tăng cao năm thì lại giảm thấp, năm 2011 là 13 vụ với 13 bị can đến năm 2012 là 12 vụ với 12 bị can nhưng sang năm 2013 và 2014 số vụ và số bị can lại giảm xuống còn 9 vụ với 9 bị can giảm 3 vụ và 3 bị can nhưng sang năm 2015 số vụ và số bị can lại tăng lên 1 cách đáng kể lên 13 vụ và 13 bị can, bên cạnh đó thì số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng cũng không ổn định năm tăng năm giảm không đồng đều năm có số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng chớ nên cao thì số tội lại giảm năm có số vụ tai nạn giao thông giảm thì số tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB lại tăng. Điều này cho thấy các cơ quan chức năng đấu tranh với tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB và các cơ quan chức năng trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông cần nỗ lực nhiều hơn nữa, đưa ra nhiều các giải pháp hiệu quả hơn nữa trong việc giữ gìn trật tự an

toàn giao thông và đấu tranh ngăn chặn và phòng ngừa tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu trong thời gian tới

1.1.3. Cơ cấu tình hình tai nạn giao thông và tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu

- Cơ cấu của tình hình tội phạm là tỷ trọng, mối tương quan giữa nhân tố bộ phận và tổng thể của tình hình tội phạm trong một khoảng thời gian nhất định và địa bàn nhất định.

- Cơ cấu của tình hình tội phạm được tội phạm học xếp vào loại đặc điểm định tính tiêu biểu của tình hình tội phạm. Nó là tổng thể của các hệ thống cấu trúc bên trong của tình hình tội phạm, cho biết về kết cấu cũng như tỷ lệ tương quan giữa các kết cấu đó từ tổng quan đến chi tiết, phản ánh về mối liên hệ của tình hình tội phạm với các hiện tượng, quá trình kinh tế-xã hội khác. Vì thế nó giữ vai trò là cơ sở cho việc xác định nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm.

- Tình hình tội phạm có nhiều cơ cấu khác nhau, mỗi cơ cấu là một hệ thống đồng bộ bên trong của tình hình tội phạm và nó biểu hiện những thành phần cơ cấu tạo nên bức tranh toàn cảnh hiện thực của tình hình tội phạm

* Cơ cấu theo địa bàn của tình hình tai nạn giao thông cũng như tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Bảng 1.4: Cơ cấu địa bàn của tình hình tai nạn giao thông trên địa bàn tỉnh Lai Châu từ năm 2011 đến năm 2015

Địa bàn	2011	2012	2013	2014	2015	Tổng cộng
TP Lai Châu	4	0	4	7	9	24
H. Tam Đường	6	3	7	11	19	46
H. Tân Uyên	10	6	3	5	6	30
H. Than Uyên	4	5	6	4	2	21
H. Phong Thổ	5	4	4	8	18	39
H. Sìn Hồ	3	5	2	2	10	22
H. Nậm Nhùn	0	0	3	3	2	8
H. Mường Tè	1	2	5	5	2	15

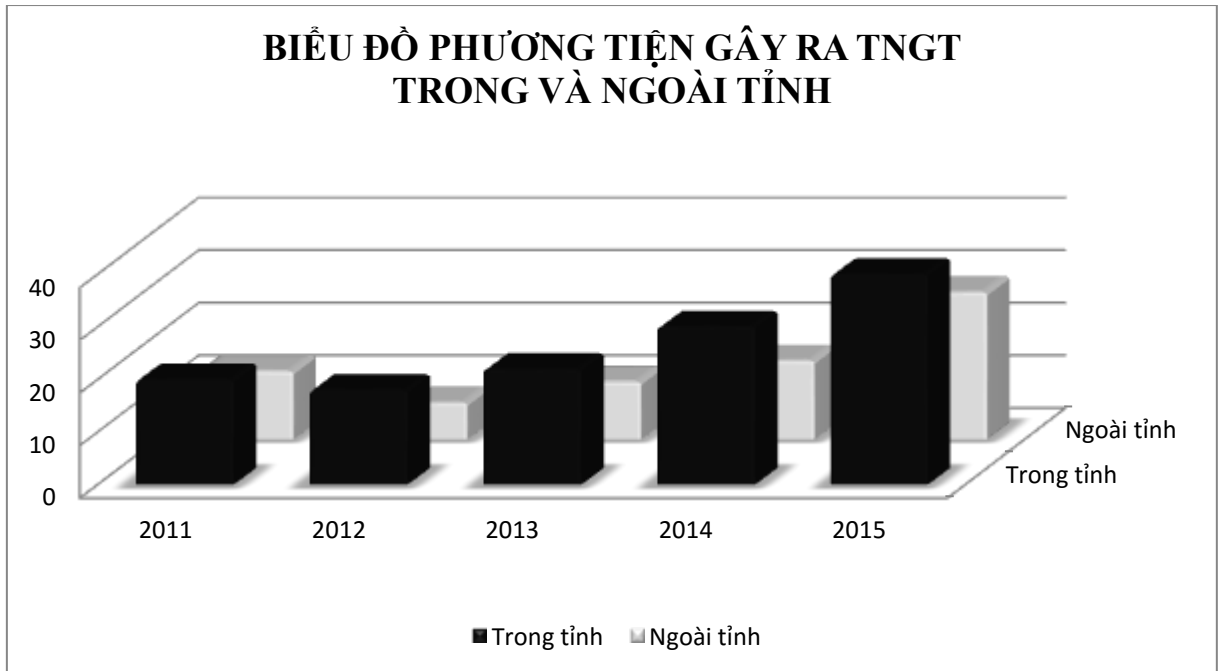
(Nguồn phòng cảnh sát giao thông công an tỉnh Lai Châu)

- Qua bảng 1.4 cho thấy tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu phân bố cho mọi địa bàn từ trung tâm đến vùng sâu vùng xa, tuy nhiên ở những huyện như Tam Đường, huyện Than Uyên, Huyện Tân Uyên, thành phố Lai Châu là những địa bàn có đường quốc lộ chạy qua, trung tâm hành chính chính trị của tỉnh đóng tại địa bàn hoặc những nơi có vùng kinh tế Cửa Khẩu như huyện Phong Thổ thì tình hình tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB có phần phức tạp hơn chiếm tỷ lệ cao trong tổng số những vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng trở lên trên địa bàn.

- Các địa bàn khác tuy không phức tạp trong giai đoạn 2011 đến 2015 nhưng trong giai đoạn những năm tới sự ảnh hưởng của địa bàn là không nhỏ, như địa bàn huyện Nậm Nhùn mới thành lập mới từ năm 2013 trung tâm hành chính sự nghiệp của cả huyện tập chung về một xã, công trình thủy điện Lai Châu cũng đang trong giai đoạn cuối cùng gấp rút hoàn thiện nên tình hình TTATGT địa bàn này trong thời gian tới cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB cũng sẽ bị ảnh hưởng không nhỏ, nếu như không có sự quan tâm và vào cuộc của các cấp các ngành trong địa bàn.

* Cơ cấu phương tiện và người điều khiển phương tiện trong và ngoại tỉnh của tình hình TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

**Biểu đồ phương tiện và người điều khiển phương tiện
gây ra TNGT trong và ngoài tỉnh**



Nguồn Phòng CSGT công an tỉnh Lai Châu

- Qua phân tích biểu đồ cho thấy tội phạm phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu do người điều khiển phương tiện và phương tiện trong và ngoài tỉnh gây ra thì tai nạn giao thông do người và phương tiện trong địa phương gây ra là chủ yếu, nhưng bên cạnh đó những người ngoài tỉnh điều khiển phương tiện giao thông có đăng ký ngoài tỉnh chiếm một tỷ lệ không nhỏ so với số phương tiện gây ra TNGT trên địa bàn toàn tỉnh. Trong số các phương tiện và người ngoài tỉnh gây ra trên địa bàn chủ yếu là gây ra tại các tuyến quốc lộ và nhất là những tuyến đường đèo dốc quanh co như địa bàn huyện Tam Đường nơi có quốc lộ 4D đi qua và cũng là địa bàn nơi có đèo Hoàng Liên Sơn tiếp giáp với huyện Sa Pa của tỉnh Lào Cai, tỷ lệ tai nạn giao thông cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB chiếm tới 70% phương tiện nội tỉnh và 30 % còn lại là các phương tiện ngoài tỉnh vận chuyển hàng hóa đi vào vùng sâu vùng xa hoặc trong các công trình thủy điện gây ra. Đối với phương tiện ô tô gây tai nạn thì phương tiện ngoài tỉnh lại chiếm đa số và trong đó đa phần là người ngoài tỉnh điều khiển phương tiện. còn đối với phương tiện mô tô và người điều khiển gây ra tai nạn giao thông thường xảy ra ở các địa bàn vùng

sâu vùng xa, nơi lực lượng chức năng về đảm bảo trật tự an toàn giao thông ít kiểm tra như các trục đường tỉnh lộ hoặc các đường nông thôn, các trục đường nội thị.

* Cơ cấu các tuyến đường hay xảy ra tai nạn giao thông dẫn đến tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu

Bảng 1.5: Các tuyến đường xảy ra tai nạn giao thông dẫn đến tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu

Năm	Đường Quốc lộ	Đường tỉnh lộ	Đường nội thị	Đường Nông thôn
2011	19	5	2	7
2012	16	4	0	5
2013	21	6	5	1
2014	18	5	10	8
2015	31	5	8	16
Tổng	113	26	24	31

Nguồn Phòng CSGT công an tỉnh Lai Châu

- Mạng lưới đường bộ xảy ra tai nạn giao thông đường bộ và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu gồm: đường quốc lộ, đường tỉnh lộ, các trục đường nội thị, và các trục đường nông thôn. Việc quy hoạch, thiết kế và xây dựng các tuyến đường theo các quy chuẩn của từng loại đường được tổng cục đường bộ giao thông vận tải quy định theo các loại đường từ đường cấp 1 cho đến đường cấp 6. Trên địa bàn Lai Châu cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ chỉ có các loại đường thuộc cấp 4, cấp 5 và cấp 6 theo tiêu chuẩn kỹ thuật, chức năng cũng như lưu lượng thiết kế và nhu cầu phát triển kinh tế vùng khu vực mà tiêu chuẩn Việt Nam quy định (TCVN 5054-2005).

- Qua nghiên cứu các tuyến đường thường xảy ra tai nạn cũng như tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB gây ra cho thấy: Tuyến đường quốc lộ chiếm 58%, tuyến đường tỉnh lộ chiếm 14%, tuyến đường nội thị chiếm 12% và đường nông thôn chiếm 16% qua đó cho thấy các tuyến quốc lộ luôn là tuyến đường có lưu lượng phương tiện tham gia giao thông nhiều và nguy cơ tiềm ẩn tai nạn

giao thông và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB cao nhất trong các tuyến đường sau đó là đến đường nông thôn, đường tỉnh lộ và cuối cùng là các tuyến đường nội thị. Trong 2 năm gần đây số vụ tai nạn giao thông cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB lại có xu hướng tăng lên ở các tuyến đường nội thị và đường nông thôn.

- Theo nghị quyết của Đảng bộ tỉnh Lai Châu, và tờ trình mà Thủ Tướng chính phủ đã phê duyệt nâng cấp phát triển khu kinh tế cửa khẩu Ma Lù Thàng thuộc huyện Phong Thổ thì tuyến quốc lộ 4D và quốc lộ 12 đã là những trục quốc lộ có tỷ lệ và nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB cao thì trong thời gian tới nếu không có những biện pháp và động thái tác động vào thì nguy cơ tiềm ẩn còn cao hơn nữa.

* Cơ cấu lỗi vi phạm gây ra tai nạn giao thông nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng trong tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Bảng 1.6: Phân tích lỗi trong tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trong các vụ TNGT xảy ra trên địa bàn tỉnh Lai Châu

Năm	2011	2012	2013	2014	2015	Tổng
Vi phạm tốc độ	5	7	7	11	13	43
Vi phạm phần đường	14	10	13	13	23	73
Vi phạm tránh vượt	6	1	3	4	3	19
ATKT phương tiện	3	4	2	3	4	16
Do rượu bia	3	0	0	2	4	9
Thiếu chú ý quan sát	1	1	0	0	5	7
Lỗi khác	3	2	8	12	16	51

Nguồn Phòng CSGT công an Tỉnh Lai Châu

- Có thể nhận thấy liên quan đến TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB thì chủ yếu là các hành vi vi phạm quy tắc khi tham gia giao thông

- Qua bảng thống kê phân tích lỗi mà tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB phạm tội thì trên địa bàn tỉnh Lai Châu thì lỗi do người điều khiển phương tiện là chủ yếu như vi phạm phần đường, làn đường, vi phạm tránh vượt sai quy định. Bên

cạnh đó là những lỗi do phương tiện tham gia giao thông không đảm bảo, lỗi do kết cấu hạ tầng rất khó xác định phải có nhiều cơ quan chức năng cũng như tổ chức thì mới đủ điều kiện kết luận nguyên nhân và lỗi do kết cấu hạ tầng, nhưng có thể khẳng định nguyên nhân kết cấu hạ tầng hiện đang là vướng mắc của không những địa phương Lai Châu mà còn của rất nhiều địa phương khác trên cả nước.

- Lỗi về hành vi vi phạm gây tai nạn mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn, đối với địa bàn Lai Châu nói riêng và cả nước nói chung còn rất nhiều bất cập, TNGT xảy ra nạn nhân bị thương, khó có thể kiểm tra nồng độ cồn bằng hơi thở, mà phải kiểm tra qua máu, lực lượng chức năng về điều tra giải quyết tai nạn giao thông thì lại không có chuyên môn, cũng như thiết bị kiểm tra nồng độ cồn qua máu, nên xác định nguyên nhân điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông gây TNGT mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn rất khó, mặc dù giữa 2 bộ Y Tế và bộ Công An đã ký quy chế phối hợp điều tra vụ TNGT xảy ra nhưng ở các địa phương quy chế phối hợp chưa thực hiện được hoặc có thực hiện nhưng chưa nghiêm túc.

- Lỗi điều khiển phương tiện giao thông khi tham gia giao thông mà trong cơ thể có chất ma túy trong nhiều năm qua trên địa bàn có nhiều cuộc phối hợp với các cấp các ngành kiểm tra đã phát hiện nhưng khó khăn vướng mắc không xử phạt được vì nhiều nguyên nhân như: trong các loại thuốc tân dược cũng có thành phần chất gây nghiện, ngành y tế không xác nhận người điều khiển phương tiện tham gia giao thông sử dụng loại chất gây nghiện, trang thiết bị kiểm tra thì lại rất đơn giản khó thuyết phục và không có đủ căn cứ để xử lý.

*Cơ cấu lứa tuổi gây ra những vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng trong tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Bảng 1.7: Bảng tuổi gây tai nạn giao thông và phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Năm	Dưới 18 tuổi	Từ 18 đến 35 tuổi	35 tuổi đến 55 tuổi	Trên 55 tuổi
2011	12	34	10	2
2012	7	21	11	3
2013	8	37	19	5
2014	13	14	20	5
2015	15	58	29	14
Tổng	55	164	98	29

- Theo bản tuổi gây ra tai nạn giao thông nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng mà cơ quan phòng CSGT thống kê cho thấy cùng với sự biến đổi của độ tuổi là quá trình diễn ra sự thay đổi của bản thân. Độ tuổi ảnh hưởng lớn đến quá trình hình thành ý thức cũng như nhân cách của mỗi con người trong xã hội. Lứa tuổi dưới 18 vẫn trong sự quản lý giáo dục của gia đình nhà trường tỷ lệ chỉ chiếm 16%, lứa tuổi thanh niên từ 18 đến 35 tỷ lệ chiếm khá cao 48%, lứa tuổi trung niên từ 35 đến 55 lại chiếm tỷ lệ 28% còn với lứa tuổi trên 55 thì lại chiếm tỷ lệ rất nhỏ chỉ 8% trong tổng số những vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng trở lên.

- Còn riêng lứa tuổi 35 đến 55 tuổi và trên 55 tuổi do đặc thù tâm sinh lý cũng như điều kiện tiếp xúc, quan hệ xã hội nên ở lứa tuổi này phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB thì lỗi mà họ gây ra thường thường là những lỗi thiếu chú ý quan sát hoặc là lỗi an toàn kỹ thuật của phương tiện không đảm bảo dẫn đến họ phạm tội.

- Trong tổng số người gây TNGT từ nghiêm trọng trở lên và phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn Lai Châu phạm tội thì tỷ lệ nam giới chiếm 95% còn nữ giới chiếm 5% . Qua đó cho thấy tỷ lệ nam giới phạm tội cao hơn rất nhiều so với nữ giới và thực tế trong công tác điều tra giải quyết tai nạn giao thông và công tác điều tra tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB thì nữ giới cũng thường chỉ phạm tội với những lỗi điều kiện điều khiển phương tiện như không

có giấy phép lái xe, khác hẳn so với nam giới độ tuổi này phạm tội thường những lỗi vi phạm tốc độ, điều khiển xe mà trong hơi thở có nồng độ cồn vượt quá quy định, tránh vượt trái quy định...

1.1.4. Tính chất, tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

- Tội phạm học xem tính chất của tình hình tội phạm cũng là một đặc điểm định tính của tình hình tội phạm. Nó phản ánh mức độ nguy hiểm, mức độ nghiêm trọng khác nhau của tình hình tội phạm ở từng thời gian và không gian khác nhau thông qua tương quan và tỉ lệ giữa các thành phần tạo nên cơ cấu của tình hình tội phạm, như tỷ lệ giữa tội nghiêm trọng, tỷ lệ giữa số người phạm tội bị phạt tù và không bị phạt tù... Như vậy, tính chất của tình hình tội phạm chính là kết quả của sự đánh giá đối với mức độ, cơ cấu và động thái của tình hình tội phạm.

- Từ kết quả nghiên cứu thực trạng, diễn biến, cơ cấu của tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu, cần nhìn nhận, xem xét tính chất của tình hình loại tội phạm này gồm:

Bảng 1.8: Hình phạt mà tòa án nhân dân các cấp tuyên phạt cho các bị cáo phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu

Hình phạt Huyện	Phạt tiền	Cải tạo không giam giữ	Án treo	Phạt tù 3 năm trở xuống	Phạt tù 3 đến 7 năm
Mường Tè	0	0	3	3	0
Nậm Nhùn	0	0	1	0	0
Phong Thổ	0	0	1	1	1
Sìn Hồ	0	0	2	2	0
Tam Đường	0	1	5	3	0
Tân Uyên	0	0	1	1	4
Than Uyên	2	3	8	2	0
Tp Lai Châu	0	2	1	2	0
Tổng	2	6	21	14	5

- Qua bảng thống kê hình phạt mà tòa án nhân dân các huyện thành phố tuyên phạt cho các bị cáo phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB cho thấy mức hình phạt dành cho các bị cáo theo tỷ lệ như sau: Hình phạt phạt tiền chiếm 4,2%, hình phạt cải tạo không giam giữ chiếm 12,5%, hình phạt xử án treo chiếm 43,8%, hình phạt tù từ 3 năm trở xuống chiếm 29,1% và hình phạt tù từ 3 năm đến 7 năm chiếm tỷ lệ 10,4%. Như vậy việc tạm thời miễn chấp hành hình phạt tù có điều kiện, hình phạt đối với người vi phạm luật ít nghiêm trọng, khi bị phạt tù không quá 3 năm, có nhân thân tốt, có nhiều tình tiết giảm nhẹ, và xét thấy không cần phải cách ly người phạm tội ra khỏi đời sống xã hội mà vẫn có thể cải tạo được, tòa án nhân dân các huyện và thành phố đa phần đã miễn chấp hành tại trại tạm giam cho hưởng án treo có thể tự cải tạo dưới sự giám sát, quản lý, giáo dục tại địa phương cư trú, sau đó đến hình phạt tù 3 năm trở xuống, cải tạo không giam giữ, phạt tù từ 3 năm đến 7 năm và cuối cùng là hình phạt phạt tiền.

- Điều này cho thấy, xét về tính chất tội phạm, tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB là loại tội phạm ít nghiêm trọng, tuy nhiên ở mỗi vụ án cho thấy đều có mức độ thiệt hại nhất định về người và tài sản mà tai nạn giao thông cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB gây ra và những hình phạt mà tòa án nhân dân các huyện và thành phố dành cho bị cáo phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB đủ để mang tính chất răn đe, giáo dục cũng thể hiện được sự nghiêm minh của nhà nước và pháp luật đối với tình hình trật tự an toàn giao thông và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn.

Bảng 1.9: Thống kê số vụ án, số bị can, số vụ án TNGT và số bị can phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB do cơ quan CSĐT công an tỉnh Lai Châu thụ lý điều tra.

Năm	Tổng số vụ án	Tổng số vụ án VPQĐ về ĐKPTGTĐB	Tổng số bị can	Bị can phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB
2011	665	34	1069	44
2012	754	33	151	50
2013	875	35	1293	52
2014	812	46	1217	66
2015	793	41	1134	60
	3087	189	4810	272

Nguồn: Số liệu thống kê của Văn phòng Cơ quan CSĐT Công an tỉnh Lai Châu từ năm 2011 đến 2015

- Thống kê số vụ án, số bị can, số vụ án TNGT và số bị can phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB do cơ quan CSĐT công an tỉnh Lai Châu thụ lý điều tra cho thấy vụ án TNGT chiếm tỷ lệ không cao so với tổng số vụ án phạm pháp hình sự, tổng số vụ án VPQĐ về ĐKPTGTĐB chỉ chiếm 5,4% trong tổng số vụ án phạm pháp hình sự được cơ quan CSĐT công an tỉnh Lai Châu thụ lý điều tra, còn số bị can VPQĐ về ĐKPTGTĐB bị điều tra chỉ chiếm 5,4% trong tổng số bị can phạm pháp hình sự bị cơ quan CSĐT điều tra. Qua công tác điều tra các vụ án VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu cũng cần phải xem xét và so sánh kết quả điều tra nguyên nhân của những vụ tai nạn giao thông đường bộ có dấu hiệu tội phạm hay không để so với việc truy tố và xét xử loại tội phạm này tỷ lệ điều tra nguyên nhân của loại tội phạm này trong tổng số thực trạng tình hình tai nạn giao thông nghiêm trọng trở nên trên địa bàn chỉ đưa ra truy tố và xét xử chưa được 1/3 trong tổng số những vụ được điều tra.

- Ngoài việc điều tra truy tố và xét xử người điều khiển và phương tiện tham gia giao thông các cơ quan chức năng cũng cần xem xét tính chất mức độ sai phạm của dấu hiệu kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ không đảm bảo ảnh hưởng đến tình hình trật tự an toàn giao thông và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB và các cán bộ thực thi công vụ thiếu tinh thần trách nhiệm trong công việc, lợi dụng chức vụ quyền hạn trong công việc trục lợi cá nhân, gây mất an toàn cho người

và phương tiện khi tham gia giao thông ảnh hưởng không nhỏ đến tình hình tội này ra xử lý trước pháp luật để thấy rõ được tính chất, mức độ và sự ảnh hưởng của tình hình loại tội này không chỉ là do người và phương tiện mà còn do nhiều nguyên nhân yếu tố ảnh hưởng tới trật an toàn giao thông và tội VPPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn.

1.2. Phần ẩn của tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu

Là một trong hai phần (cấu thành cơ bản) của tình hình tội phạm, tội phạm ẩn (hay còn gọi là phần ẩn của tình hình tội phạm) được tạo lên bởi tổng thể các hành vi phạm tội xảy ra trong thực tế, nhưng không bị phát hiện, chưa bị xử lý theo quy định của pháp luật hình sự hoặc không có trong thống kê tội phạm [28, tr 108].

Căn cứ theo lý luận chung về tình hình tội phạm ở nước ta và cũng dựa trên nguyên lý của nhận thức luận Mác- xít, thì phải thừa nhận một điều rằng, phần ẩn có thể lớn, có thể nhỏ hoặc không đáng kể, nhưng nó luôn luôn tồn tại ở mọi loại tình hình tội phạm cụ thể và chia thành ba loại tội phạm ẩn: tội phạm ẩn khách quan; tội phạm ẩn chủ quan; tội phạm ẩn thống kê.

Qua nghiên cứu, phân tích và đánh giá các số liệu của các cơ quan chức năng đấu tranh phòng chống tội phạm và các cơ quan chức năng trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông cho thấy trên địa bàn tỉnh Lai Châu tình hình tội phạm ẩn của tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB này cần được chú ý quan tâm nhận xét và đánh giá để có một cái nhìn tổng thể và khách quan và toàn diện của loại tội phạm này trên địa bàn để từ đó đưa ra những biện pháp đấu tranh ngăn chặn kịp thời hạn chế tới mức thấp nhất thiệt hại về người và của của loại tội phạm này gây ra trong xã hội.

“Tội phạm ẩn khách quan: là một thuật ngữ chỉ khái niệm có nội dung bao hàm tổng thể tất cả các hành vi tội phạm cùng các chủ thể thực hiện, chưa bị các cơ quan chức năng xử lý theo quy định của pháp luật hình sự và không có thông tin về chúng trong thống kê hình sự của các cơ quan có chức năng thống kê”. [16; tr116]

Từ định nghĩa, qua công tác thực tiễn trên địa bàn Lai Châu tội phạm ăn khách quan gồm:

Một là: Từ chủ thể thực hiện hành vi VPQĐ về ĐKPTGTĐB:

+ Người thực hiện hành vi phạm tội họ luôn tìm mọi cách nhằm làm che giấu hành vi phạm tội của mình, bằng nhiều thủ đoạn như làm sáo trộn hiện trường thậm chí còn xóa dấu vết hiện trường, tạo ra hiện trường giả nhằm qua mặt lực lượng chức năng gây khó khăn cho quá trình điều tra vụ án.

+ Người thực hiện hành vi phạm tội dùng vật chất để mua chuộc người bị hại thông nhất nội dung vụ việc để trình báo cơ quan công an ví dụ như anh Nguyễn Văn A điều khiển ô tô không có giấy phép lái xe gây tai nạn với anh phạm Văn B điều khiển mô tô chở chị phạm thị C người quen. Thiệt hại chị C bị chết cần phải đưa anh A ra xử lý trước pháp luật về hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không có giấy phép lái xe vi phạm điều 202 bộ Luật hình sự nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam bị phạt tù từ 3 năm đến 10 năm, nhưng do thỏa thuận về mặt vật chất thông nhất cho anh T là người điều khiển có đủ điều kiện khi tham gia giao thông, cơ quan chức năng không có được thông tin nên không thể xử lý được (khi đã có sự thỏa thuận từ trước và cũng không có người chứng kiến sự việc hoặc người chứng kiến sự việc cũng bị mua chuộc bằng lợi ích kinh tế thì khó có thể xử lý).

Hai là: Từ phía người bị hại và gia đình người bị hại

+ Vụ án VPQĐ về ĐKPTGTĐB là một dạng cụ thể của TNGT gây hậu quả nghiêm trọng, gây thiệt hại về người hoặc tổn hại sức khỏe đến mức phải truy cứu trách nhiệm hình sự. Đa số khi vụ việc xảy ra từ phía người bị hại hay gia đình người bị hại họ luôn có quan niệm sự việc xảy ra là điều không ai mong muốn và mong muốn là hai bên thông cảm bồi thường thỏa đáng để tránh việc đưa cơ quan pháp luật, người mất thì cũng mất rồi không lấy lại được nữa và khi họ thấy những yêu cầu của họ được thỏa đáng họ thấy không nhất thiết phải nhờ đến cơ quan công an để giải quyết. Có những trường hợp công an đang thụ lý giải quyết họ còn chủ động đứng ra xin cho chủ thể gây tai nạn gây thiệt hại cho bản thân và gia đình mình nữa.

+ Phương tiện là những phương tiện làm ăn họ không muốn báo cơ quan công an để xử lý vì họ sợ khi bồi thường thì không biết được là bao nhiêu mà phương tiện thì lại bị giữ để chờ điều tra làm rõ và họ cũng ngại phải đi lại phiền hà thế nên họ dù không được đền bù nhưng họ cũng không báo cơ quan chức năng đến để xử lý.

+ Những phong tục thủ tục tập quán của người đồng bào dân tộc thiểu số cũng như tâm lý gia đình nạn nhân đối với hung vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng chớ lên có người chết thì việc khám nghiệm tử thi để xác định nguyên nhân cái chết có phải do tai nạn giao thông hay còn do nhiều nguyên nhân khác nữa là rất khó họ nghĩ thôi thì việc đã rồi do thân nhân mình không may, xấu số nên gặp phải bên gây ra họ cũng không mong muốn như vậy và họ cũng đã bồi thường cho gia đình mình chu đáo, người thì đã mất người sống thì lại lâm vào vòng lao lý, tù tội nên họ đồng tình không cho khám nghiệm tử thi ngoài việc không cho khám nghiệm tử thi họ có gửi đơn cho các cơ quan chức năng xem xét. Những trường hợp các biệt còn nhận hết lỗi cho người đã chết có tiền sử về bệnh thần kinh không làm chủ được bản thân, hay tiền sử bị bệnh tim do áp lực cũng như tinh thần bị hoảng loạn đột ngột nên dẫn đến nguyên nhân cái chết...

+ Lai Châu là một tỉnh co đường biên giới trên bộ với Trung Quốc dài 256,095 km trải dài trên 04 huyện: huyện Phong Thổ, huyện Sìn Hồ, huyện Nậm Nhùn, huyện Mường Tè. Các hoạt động giao lưu thông thương theo nhiều cửa khẩu chính cũng như nhiều đường mòn, lối mở, đây là những điều kiện thuận lợi cho việc giao lưu thông thương nhưng ngược lại đây cũng chính là những kẽ hở để tội phạm lợi dụng hoặc lẩn trốn. Đối với tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB cũng nằm trong kẽ hở đó, nhiều đối tượng gây ra TNGT ở gần những khu vực giáp danh lợi dụng sơ hở bỏ chạy qua những đường mòn, lối mở chạy sang phía bên kia biên giới rất khó cho quá trình truy bắt cũng như đưa ra xử lý trước pháp luật, hay những đối tượng người Trung Quốc sang Việt Nam tham gia giao thông gây ra TNGT phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB việc xử lý theo pháp luật Việt Nam cũng đang còn nhiều vấn đề vướng mắc. Đây cũng chính là một phần ẩn của tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

- Tội phạm ẩn chủ quan là toàn bộ hành vi phạm tội xảy ra mà không có thông tin về chúng đã được các chủ thể trực tiếp đấu tranh phòng chống tội phạm nắm được, nhưng vì những lý do khác nhau, các tội phạm đó trong một thời gian nhất định hoặc vĩnh viễn không bị xử lý hoặc xử lý không đúng quy định của pháp luật” [16; tr177].

Qua thực tế đấu tranh và lý thuyết được trang bị thì tội phạm ẩn khách chủ quan thể hiện như sau:

Một là: Các chủ thể có nhiệm vụ trực tiếp phát hiện sự việc có dấu hiệu tội phạm đã không phát hiện được dấu hiệu hành vi VPQĐ về ĐKPTGTĐB do năng lực chuyên môn còn nhiều hạn chế nhìn nhận vấn đề với con mắt chủ quan, áp đặt, không tôn trọng hiện thực khách quan hay do nhiều lý do khác mà bỏ lọt tội phạm. Trong đó không tránh khỏi lý do lạm dụng chức vụ quyền hạn trực lợi cá nhân, có biểu hiện tiêu cực làm sai lệch hồ sơ, bỏ lọt tội phạm.

Hai là: Các chủ thể có thẩm quyền điều tra vụ án VPQĐ về ĐKPTGTĐB đã không thể tìm ra người thực hiện hành vi phạm tội nên đã ra quy định tạm đình chỉ vụ án. Những trường hợp này thường vào những đối tượng gây ra tai nạn rồi bỏ chạy vì lý do điều kiện thời tiết xấu người bị nạn hoặc những người xung quanh không nhìn rõ được được các đặc điểm của người và phương tiện gây ra tai nạn. Gây tai nạn bỏ chạy để lại xe, cũng có những trường hợp xe không có đăng ký không truy được chủ xe hoặc xe đổi qua nhiều lần chủ sở hữu nhưng không sang tên di chuyển cũng rất khó truy tìm được chủ phương tiện.

“Tội phạm ẩn thống kê là toàn bộ tội phạm đã được tòa án các cấp xét xử bằng bản án hình sự, nhưng do quy định của pháp luật về công tác thống kê hình sự, chưa kịp thời nên hành vi của họ đã bị loại ra ngoài công tác thống kê.

Lý do tồn tại tội phạm ẩn thống kê nằm trong công tác thống kê tội phạm tuy nhiên vì những lý do khách quan hay chủ quan nào đó mà tội phạm không được thống kê đánh giá một cách chi tiết và đầy đủ.

Lý do tồn tại tội phạm ẩn thống kê nằm trong phạm vi công tác thống kê tội phạm, song không phải ở chủ thể thống kê, cũng không phải sai số khi thực

hiện thống kê, mà nằm ở những quy định có tính chất pháp lý đối với công tác thống kê tội phạm.

Với cách thống kê lấy đơn vị là “vụ” và “người” theo tội danh nghiêm trọng nhất, mức hình phạt cao nhất như áp dụng nêu nay ở nước ta thì rõ ràng có một số lượng đáng kể những hành vi phạm tội do bị cáo thực hiện, đã bị tuyên án, lại không được đưa vào số liệu thống kê hàng năm. Đây cũng chính là tội phạm ẩn thống kê

Riêng với tình hình TTATGT cũng như TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên cả nước nói chung cũng như tỉnh Lai Châu nói riêng thì vấn đề chạy đua theo thành tích vẫn đang là vấn đề đáng lo ngại TNGT xảy ra nhiều thì thường bị giấu nếu không dấu được thì bị quy trách nhiệm những người đứng đầu không hoàn thành trách nhiệm trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông trên địa bàn, đây là một những suy nghĩ thiếu trách nhiệm TNGT xảy ra nhiều tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB bị đưa ra truy tố xét xử nhiều mà dấu đi thì sẽ không phản ánh được bức tranh tổng thể về tình hình trật tự an toàn giao thông nói chung cũng như tình hình TNGT và tội VPQĐ về ĐKPT từ đó không đưa ra được những giải pháp có hiệu quả để giảm tình hình TNGT cũng như giảm tội phạm này xảy ra.

Trong những công trường các công trình thủy điện xây dựng trên địa bàn, một trong những khó khăn và vướng mắc nhất của tội phạm ẩn ở đây chính là việc các cơ quan chức năng về đấu tranh phòng chống tội phạm khó khăn tiếp cận cũng như điều tra nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông cũng như tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB bởi lẽ đây là những khu riêng biệt ít người ngoài công trường được lui tới, hơn nữa tất cả mọi công việc do chỉ huy công trường quyết định. Nên xe gây tai nạn thường tránh cơ quan chức năng vào kiểm tra việc để xảy ra TNGT và an toàn lao động trong công trường nên chỉ huy công trường và các chủ các doanh nghiệp thường đàm phán với gia đình nạn nhân bồi thường thiệt hại về vật chất cũng như an ủi về tinh thần cho gia đình nạn nhân và thay đổi toàn bộ hiện trường của một vụ tai nạn giao thông thành hiện trường của một vụ tai nạn rủi do trong công trường sau đó báo lại với các cơ quan chức

năng là tai nạn rủi do thậm chí có những trường hợp giải quyết xong cũng không thông báo cho các cơ quan chức năng.

Kết luận Chương 1

Trong chương 1 luận văn khái quát tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu. Trên cơ sở nghiên cứu thực tiễn tình hình trật tự an toàn giao thông cũng như tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cùng với các số liệu thống kê của các cơ quan chức năng trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông và các cơ quan đấu tranh phòng chống tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB qua đó thấy rõ và làm nổi lên phần được phân hiện của tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu qua các thông số: thực trạng, diễn biến, cơ cấu và tính chất. Luận văn cũng nghiên cứu phân  n của tình hình tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB để nhìn nhận tình hình tội phạm bằng một bức tranh đầy đủ và toàn diện với một cách nhìn khách quan, trung thực và đưa ra được, đâu là phân  n do chủ quan đâu là những phân  n do khách quan và đâu là phân  n thống kê để từ đó đi sâu hơn nữa phân tích những nguyên nhân của sự tồn tại của phân  n của tình hình tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐDB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Chương 2

NGUYÊN NHÂN VÀ ĐIỀU KIỆN CỦA TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH LAI CHÂU

2.1. Nguyên nhân, điều kiện về kinh tế, xã hội

Tội phạm là hiện tượng có tính chất xã hội, chịu sự tác động mạnh mẽ của các yếu tố kinh tế – xã hội, tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB cũng nằm trong quy luật đó. Nghiên cứu tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu, có thể thấy một số nguyên nhân xuất phát từ các yếu tố kinh tế-xã hội như:

+ Lai Châu là một tỉnh mới chia tách nên cơ sở hạ tầng được nhà nước chú trọng đầu tư, từ một huyện sau khi có quyết định chia tách thành lập tỉnh Lai Châu mới năm 2004 toàn bộ bộ máy chính quyền cũng như cán bộ công nhân viên chức của cả một tỉnh chỉ tập chung vào một huyện nên việc cơ sở hạ tầng chưa đáp ứng được đây cũng là một nguyên nhân khiến lưu lượng phương tiện gia tăng một cách nhanh chóng.

+ Thực hiện công nghiệp hóa hiện đại hóa đất nước, Lai Châu cũng lại là một tỉnh được Đảng nhà nước quan tâm xây dựng nhiều công trình thủy điện trong đó có những công trình trọng điểm quốc gia như công trình thủy điện Sơn La, công trình thủy điện Lai Châu, Công trình thủy điện Huổi Quảng, bản Chát. Đây là những đại công trường với khẩu hiệu tất cả vì dòng điện tương lai của tổ Quốc tại những nơi đây hay trên địa bàn toàn tỉnh Lai Châu hàng triệu tấn nguyên vật liệu, thiết bị công trình được vận chuyển kéo theo hàng triệu lượt phương tiện, tham gia xây dựng cho đại công trường. Có nhiều công trình thủy điện đồng nghĩa với việc lòng hồ thủy điện được mở, diện tích đất nông nghiệp bị thu hẹp, dẫn đến bà con nhân dân không có đất canh tác, tuy được đền bù giải phóng mặt bằng nhiều hộ nông dân tuy mất đất sản xuất nhưng cũng được đền bù xứng đáng nhưng do trình độ hiểu biết và nhận thức còn hạn chế nên đa phần những hộ này không có kế hoạch chi tiêu hợp lý chưa bao giờ cầm số tiền lớn như vậy nên nhà nhà mua xe thậm chí có nhà có đến mỗi người một chiếc đây

cũng là nguyên nhân tiềm ẩn của TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB ở khu vực đồng bào dân tộc thiểu số khu di dân tái định cư lòng hồ các thủy điện.

2.2. Nguyên nhân về văn hóa, giáo dục

Văn hóa giao thông cũng như giáo dục về pháp luật về giao thông đường bộ là trách nhiệm của các cấp các ngành và của toàn xã hội tuy nhiên ở Lai Châu hay ở nhiều tỉnh khác cũng vậy, văn hóa giao thông cũng như việc chấp hành các quy định của pháp luật giao thông lại thường được coi là trách nhiệm của cơ quan công an, chính vì vậy nên công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục về pháp luật giao thông đường bộ trên địa bàn còn nhiều khó khăn hạn chế, không được chú trọng quan tâm.

+ Có những đối tượng sinh ra từ những gia đình có điều kiện không thuận lợi trong sự phát triển nhân cách, đã hình thành trong mình những tâm lý sai lệch, có thể dẫn đến tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB.

+ Các tiêu môi trường không thuận lợi có tác động lớn đến hành vi của tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB.

- Gia đình là nền tảng của xã hội vai trò của gia đình có ý nghĩa rất to lớn đến việc hình thành nhân cách cũng như thói quen và sở thích của mỗi cá nhân, cha mẹ ông bà là tấm gương để cho con cháu noi theo đối với những gia đình thường xuyên chăm lo cho con cái thì hình thành những nhân cách tốt cho con cái, tuy nhiên bên cạnh đó những gia đình không thường xuyên quan tâm con cái hay những gia đình khuyết thiếu, thiếu sự quan tâm dạy dỗ của cha mẹ hình thành nên những thói quen tùy tiện thích gì làm đấy thậm chí làm những điều trái với đạo đức và lương tâm vi phạm pháp luật. Đối với tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB cũng vậy gia đình thiếu quan tâm hay gia đình khuyết thiếu cha hoặc mẹ tạo cho các em những thói quen xấu, thường xuyên tụ tập tụm năm tụm ba khi nổi hứng lên có thể là tổ chức đua xe gọi là cho vui hoặc điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà chạy qua tốc độ rú ga, lạng lách, đánh võng trên đường.

- Môi trường nhà trường đây cũng là môi trường quan trọng trong việc hình thành đạo đức nhân cách của một con người, người xưa có câu “tiên học lễ,

hậu học văn” trước tiên là học đạo đức lối sống sau đó mới học văn. Môi trường nhà trường mà có kỷ luật nghiêm thường xuyên tu dưỡng rèn luyện các em về đạo đức, lối sống và kỹ năng sống giúp các học sinh có thể nhận thức và định hướng các hành vi của mình. Còn ngược lại môi trường nhà trường mà kỷ luật lỏng lẻo, thiếu quan tâm đến cán bộ và học viên, cán bộ giáo viên còn vi phạm quy định nhà trường, vi phạm đạo đức lối sống hay vi phạm pháp luật dẫn đến hình thành trong ý thức của học viên là thiếu sự tôn trọng, sự coi thường và việc giáo dục đạo đức, lối sống trong môi trường nhà trường chỉ còn là hình thức không đạt được hiệu quả đề ra.

- Đối với lĩnh vực TTATGT môi trường là nơi tuyên truyền có ý nghĩa nhất ngay từ bậc học mầm non đến tiểu học, trung học cơ sở, trung học phổ thông hay bậc đại học đều có những tiết học tìm hiểu về luật giao thông ngay khi còn ngồi trên ghế nhà trường các em đã được trang bị một cách đầy đủ các kiến thức về pháp luật giao thông đường bộ cũng như các kỹ năng khi tham gia giao thông chính vì vậy nhà trường nào mà thường xuyên quan tâm đến trật tự an toàn giao thông thì nhà trường đó tỉ lệ học sinh khi tham gia giao thông là vi phạm rất ít ví dụ như trên địa bàn thành phố Lai Châu có 04 trường trung học phổ thông thì tỉ lệ vi phạm ở học sinh trường trung học phổ thông chuyên Lê Quý Đôn tỷ lệ vi phạm chỉ khoảng 0,2% trên tổng số học sinh toàn trường, còn ngược lại những trường khác tỉ lệ học sinh vi phạm TTATGT trên toàn trường cũng đang ở mức báo động.

- Nơi công tác đây cũng là nơi mà việc chấp hành các quy định trở thành phong trào có sức lan tỏa rộng. Ở những cơ quan đơn vị kỷ luật nghiêm coi việc vi phạm luật giao thông đường bộ là vi phạm nội quy và quy định thi đua của cá nhân và đơn vị thì nơi đó việc chấp hành rất tốt, còn những nơi mà lơ là coi nhẹ xem nhẹ kỷ luật của người đứng đầu không nghiêm thi ở nơi đó việc chấp hành các quy định nội quy nói chung của cơ quan đơn vị kém.

2.3. Nguyên nhân, điều kiện từ pháp luật và hoạt động của các cơ quan quản lý, các cơ quan bảo vệ pháp luật

- Hệ thống pháp luật về giao thông đường bộ còn nhiều sơ hở thiếu sót, đây là những kẽ hở để một số cán bộ có thẩm quyền xử lý vi phạm hành chính cũng như xử lý tội phạm lợi dụng tiêu cực, dẫn đến hành vi của những kẻ phạm tội chưa được xử lý thích đáng theo quy định của pháp luật dẫn đến còn bỏ lọt tội phạm. Bên cạnh đó chế tài để xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ vẫn còn nhẹ luật hình sự quy định xử lý tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB vẫn nhẹ chưa mang tính chất răn đe, giáo dục.

- Trung tâm đào tạo lái xe: Đây cũng là lực lượng ảnh hưởng không nhỏ đến tình hình TTATGT nói chung cũng như TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB nói riêng trên địa bàn tỉnh Lai Châu. Nguyên nhân từ các trung tâm đào tạo giấy phép lái xe này xuất phát từ:

+ Cả tỉnh Lai Châu duy nhất chỉ có một trung tâm đào tạo lái xe mà lại là chi nhánh của công ty cổ phần đào tạo giấy phép lái xe của tỉnh Lào Cai chi nhánh đặt tại Lai Châu. Nên cơ sở hạ tầng của trung tâm đào tạo phải lệ thuộc vào công ty chính ở Lào Cai, các phương tiện của cơ sở không đáp ứng được nhu cầu cho người học.

+ Việc đào tạo sát hạch cấp giấy phép lái xe mô tô mỗi lớp học số lượng quá đông, thời gian hướng dẫn giảng dạy quá ngắn mỗi lớp chỉ có 12 đến 16 tiếng sau đó thí sinh về tự học một tuần sau đến sát hạch.

Đối với lái xe ô tô chất lượng đào tạo quá kém, các quy định không chặt chẽ rõ ràng, nhiều trường hợp từ lái xe công nông đi nộp hồ sơ học thi nâng cấp, sau 3 tháng đã được cấp giấy phép lái xe chở khách đến 30 chỗ ngồi và đăng ký điều khiển xe ngay.

Hoạt động đào tạo giấy phép lái xe của các trung tâm đào tạo là mang tính chất thương mại, gần thì đào tạo, xa thì không hoặc ít quan tâm vì điều kiện xã chi phí cho việc đào tạo là không nhỏ ảnh hưởng đến doanh thu cũng như các giáo viên thì không ai muốn xa gia đình vào những vùng sâu vùng xa. Nên khó khăn cho đồng bào dân tộc thiểu số vùng sâu vùng xa nhất là các huyện biên

giới như huyện Mường Tè, huyện Nậm Nhùn, huyện Sìn Hồ là những huyện xa trung tâm hành chính của tỉnh. Đây là nguyên nhân dẫn đến đồng bào khó tiếp cận để được học và tìm hiểu pháp luật về giao thông đường bộ cũng như kỹ năng khi tham gia giao thông, để họ được thi và cấp giấy phép lái xe đủ điều kiện khi tham gia giao thông đường bộ. Đây là sơ hở để những đối tượng xấu lợi dụng sự thiếu hiểu biết của bà con nhân dân, điều khiển xe trên đường là phải có giấy phép lái xe nhưng việc được học và cấp là quá khó đối với bà con nhân dân, vì từ bản xuống xã mất cả ngày đường xuống huyện cả một ngày nữa, mà cả năm ở một huyện chỉ mở được một lớp để đào tạo thi giấy phép lái xe mô tô số lượng đào tạo lại hạn chế lên nắm được tâm lý như vậy những đường dây mua bán giấy phép lái xe giả đã được hình thành cung cấp một lượng lớn giấy phép giả, giấy phép không do cơ quan có thẩm quyền cấp, đây chính là nguy cơ tiềm ẩn tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB từ khâu đào tạo những người đủ kiến thức pháp luật cũng như các kỹ năng của người điều khiển phương tiện giao thông khi tham gia giao thông đường bộ.

Công tác cấp đổi giấy phép lái xe của các cơ quan quản lý còn rất nhiều bất cập. Công tác quản lý cấp giấy phép lái xe không căn cứ theo hộ khẩu thường trú, đã dẫn đến tình trạng quản lý chồng chéo, thiếu chặt chẽ: một hồ sơ học lái xe được cấp 2 giấy phép lái xe ở hai địa phương khác nhau, khi có vấn đề liên quan cơ quan Công an xác minh mới biết lái xe không ở địa chỉ ghi trong giấy phép lái xe .v.v. có những trường hợp lái xe phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB bỏ trốn không đến làm việc và lại mang giấy phép lái xe có được đi làm ở những địa phương khác.

Công tác quản lý không chặt chẽ dẫn đến có hiện tượng bỏ lọt trường hợp lái xe vi phạm hành chính với mức xử phạt nặng về tiền phạt hay tước quyền sử dụng giấy phép lái xe, chứng chỉ hành nghề của cơ quan công an nhưng lái xe bỏ không đến cơ quan công an để xử lý mà lại đến nơi cấp thông báo mất để làm thủ tục xin cấp đổi lại các giấy tờ đó.

Về công tác quản lý chất lượng, an toàn kỹ thuật cho phương tiện cơ giới đường bộ:

Hiện nay trên địa bàn tỉnh Lai Châu duy nhất có 1 trung tâm đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ 25S hoạt động trên địa bàn thành phố Lai Châu đăng kiểm cho toàn bộ tổng số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và cả những phương tiện thủy trên địa bàn. Trung tâm mới được đưa vào hoạt động từ năm 2008 cán bộ làm công tác đăng kiểm còn ít trình độ chuyên môn còn nhiều hạn chế. Trong hoạt động đăng kiểm mà khâu quản lý cũng như đăng kiểm mà lơ lửng nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông càng cao năm 2009 tại trung tâm đăng kiểm 25S có phương tiện giao thông cơ giới đường bộ vừa đăng kiểm tại trung tâm ra khỏi cổng cách 300m mất lái gây tai nạn giao thông.

Chi phí cho một lần đăng kiểm và đóng phí bảo trì đường bộ của một lần đăng kiểm là lớn, phí bảo trì đường bộ lại truy thu theo kỳ đăng kiểm cho dù phương tiện có hỏng hóc không sử dụng nhưng cứ đến kỳ đăng kiểm là lại bị truy thu đây cũng là vướng mắc mà các chủ phương tiện gặp phải khi đi đăng kiểm có những phương tiện vận tải hàng hóa chậm 3 năm hỏng xe mà phải đóng hơn 100 triệu đồng phí bảo trì nên số những phương tiện quá hạn nhiều lần đăng kiểm họ lại ở vùng sâu vùng xa nên họ cũng ngại không đăng kiểm. Nếu có bị phạt thì cũng chỉ bị phạt 2.500.000 nghìn đồng mà hoạt động vùng sâu vùng xa thì lực lượng chức năng cũng ít tới để kiểm tra, nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông càng cao.

Phương tiện ô tô là kiểm định theo định kỳ của từng loại phương tiện theo niên hạn sử dụng xe vì điều kiện đường xa quá xa với những phương tiện niên hạn cho một kỳ đăng kiểm còn ít như 03 đến 06 tháng một kỳ đăng kiểm thì việc đưa phương tiện đi đăng kiểm quả là khó khăn.

Trong quy định của đăng kiểm cơ giới đường bộ có hai loại hình đăng kiểm đó là đăng kiểm cơ giới và đăng kiểm bán cơ giới: đăng kiểm cơ giới là đăng kiểm hoàn toàn sử dụng những phương tiện máy móc cơ giới để đăng kiểm và chỉ đăng kiểm hoàn toàn tại trung tâm đăng kiểm, còn đăng kiểm bán cơ giới là vừa sử dụng máy móc kỹ thuật và vừa kiểm tra bằng hình thức thông thường mắt thấy tai nghe mà lại có thể đi lưu động tới các công trường khi có yêu cầu hình thức đăng kiểm này tạo điều kiện cho cơ quan doanh nghiệp nhưng cũng

không tránh khỏi những sai sót kỹ thuật vì đó là kiểm tra bằng hình thức thủ công và cũng không tránh khỏi sự lợi dụng chức vụ quyền hạn việc thi hành công vụ của đang kiểm viên để trục lợi.

Trong quá trình quy hoạch cũng như xem xét điều kiện kinh doanh vận tải khách bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ vẫn còn bộc lộ nhiều thiếu sót trong quá trình công tác. Do điều kiện kinh tế thị trường và theo quy hoạch tốt tuyến kinh doanh vận tải khách theo tuyến cố định thì các doanh nghiệp đủ điều kiện là cấp tốt tuyến và hành trình tuyến nhưng cấp tốt tuyến không theo quy hoạch dẫn đến tình trạng khách thì không có nhưng xe quá nhiều nên dẫn đến tình trạng tranh giành níu kéo hành khách, thậm chí xảy ra tình trạng phóng nhanh vượt ẩu để tranh giành khách.

Nhà nước không có những đãi ngộ đặc thù cho các hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa trên những địa bàn vùng cao miền núi, đường xá thì xa nhưng cước phí vận tải các doanh nghiệp phải theo cam kết chính vì vậy để kinh doanh có lãi thì các doanh nghiệp vận tải cũng phải tăng chuyên dẫn đến tình trạng phóng nhanh vượt ẩu để kịp chuyên hay là để đạt doanh thu.v.v... lái xe thì phải làm việc quá sức ảnh hưởng đến sức khỏe cũng như tinh thần nguy cơ tiềm ẩn TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB là khá cao ở những doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hóa như thế này.

Bên cạnh đó, cũng cần khẳng định rằng hoạt động của các cơ quan bảo vệ pháp luật còn có những hạn chế. Tai nạn giao thông nói chung, tai nạn giao thông nghiêm trọng nói riêng đều gây ra những thiệt hại nhất định về tính mạng, sức khỏe con người và tài sản, gây cảnh đau thương, mất mát cho nhiều gia đình, gây ảnh hưởng xấu đến trật tự an toàn xã hội, gây tâm lý lo lắng cho người dân trong việc đi lại, gây thiệt hại đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của địa phương... Vì vậy, việc điều tra, làm rõ nguyên nhân, diễn biến vụ tai nạn, xử lý nghiêm minh những vụ vi phạm pháp luật gây TNGT là một trong những yêu cầu quan trọng khi một vụ tai nạn giao thông xảy ra. Tuy nhiên, công tác điều tra, truy tố, xét xử các đối tượng gây tai nạn của các ngành chức năng ở Lai Châu trong thời gian qua còn bộc lộ nhiều vấn đề cần được sớm quan tâm giải

quyết. Việc xử lý bằng pháp luật hình sự các vụ TNGT gây hậu quả nghiêm trọng gặp rất nhiều khó khăn.

Sự phối kết hợp giữa các ngành Công an, Viện kiểm sát, Tòa án thiếu chặt chẽ, dẫn đến hiệu quả thấp, chưa triệt để, do tính chất lỗi của tai nạn giao thông là vô ý nên còn xem nặng về bồi thường dân sự, xem nhẹ xử lý bằng hình sự. Thực tế có tình trạng có vụ tại nạn giao thông đường bộ nghiêm trọng xảy ra, cơ quan điều tra khởi tố vụ án, khởi tố bị can để điều tra, Song khi chuyển hồ sơ đến viện kiểm sát đề nghị truy tố lại bị đình chỉ điều tra để xử lý bằng hình thức khác, hoặc có trường hợp Viện kiểm sát truy tố bị can theo tội danh mà cơ quan điều tra đề nghị, song Tòa án lại xử án với một mức án quá nhẹ (với lý do bị can đã khắc phục hậu quả, bồi thường thiệt hại và các lý do khác...) không được dư luận đồng tình.

Như vậy, việc ít khởi tố và xử lý bằng hình sự các vụ TNGT đường bộ nghiêm trọng, có dấu hiệu phạm tội như hiện nay làm cho công tác giáo dục, răn đe bảo đảm kém hiệu quả, gây một tâm lý xấu trong đội ngũ những người điều khiển phương tiện giao thông, cho rằng nếu có xảy ra tại nạn giao thông nghiêm trọng thì có tiền là xong. Bên cạnh đó, có những vụ tại nạn giao thông người điều khiển phương tiện không có lỗi, mà lỗi do chính nạn nhân gây ra thì được chính gia đình nạn nhân xử lý theo “cảm tính”. Các cơ quan pháp luật không bảo vệ được quyền lợi chính đáng trong những trường hợp trên, gây tâm lý căng thẳng, bức xúc cho các lái xe.

- Cơ quan công an: Đây là lực lượng chính được giao nhiệm vụ kiểm tra việc chấp hành pháp luật của cá nhân tổ chức trong lĩnh vực đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ nguyên nhân từ phía lực lượng này là những nguyên nhân về tinh thần trách nhiệm, hiệu quả trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông. Trên địa bàn tỉnh Lai Châu nguyên nhân từ lực lượng này xuất phát từ những cán bộ thực thi công vụ ở những nơi vùng sâu cùng xa vẫn còn tình trạng lơ là trong công việc tuần tra kiểm soát xử lý vi phạm hành chính trên lĩnh vực giao thông đường bộ, vẫn để tình trạng xe hết hạn kiểm định an toàn kỹ

thuật và bảo vệ môi trường, xe hết niên hạn sử dụng nhưng vẫn lưu hành trên đường tỉnh lộ, xe công nông vẫn lưu hành. Nguyên nhân xuất phát từ:

Một là: lực lượng cảnh sát giao thông được giao nhiệm vụ tuần tra kiểm soát giao thông còn quá ít mà lại thực hiện quá nhiều nhiệm vụ được giao, các tuyến giao thông đường bộ lại dài nên trách nhiệm với công việc tuần tra kiểm soát giao thông trên các tuyến quốc lộ cũng như đường tỉnh lộ trên địa bàn, hiệu quả công việc chưa cao.

Hai là: Lai Châu là một tỉnh miền núi giao thông đi lại quá khó khăn từ trung tâm huyện đi đến những xã vùng sâu vùng xa có khi đi hết cả ngày đường nên việc đến để tuần tra kiểm soát rất khó khăn khi đến người dân tuyên truyền nhau để hết xe ở nhà, khi lực lượng chức năng về thì lại đem ra để lưu hành

Ba là: Trang thiết bị được trang bị cho lực lượng cảnh sát giao thông làm nhiệm vụ ở những vùng cao biên giới không phù hợp, xe ô tô tuần tra kiểm soát chỉ có một cầu có khi vào những chỗ đường sinh lầy cán bộ còn phải huy động nhân dân ra để đẩy xe giúp.

Việc xử lý vi phạm luật lệ giao thông nhiều trường hợp xử lý chưa nghiêm, thiếu cương quyết (do nhiều lý do khác nhau, trong đó có lý do xử lý đã với người thân của cán bộ có địa vị trong các cơ quan Đảng và Nhà nước). Tác dụng giáo dục trong việc xử lý vi phạm còn thấp, gây khó khăn, cản trở cho lực lượng giải quyết, xử lý, giảm hiệu lực pháp luật.

Mặt khác quy định chỉ được dừng xe khi phát hiện có dấu hiệu vi phạm quy định này không những để lọt vi phạm còn tiềm ẩn như: Không có giấy phép lái xe, xe hết hạn kiểm định... mà còn để lọt tội phạm hoạt động trên phương tiện giao thông đường bộ.

2.4. Nguyên nhân từ cá nhân người phạm tội

- Do mâu thuẫn trong cá nhân người phạm tội dẫn đến tâm lý hoảng loạn, mất tập trung không điều khiển được phương tiện giao thông đường bộ mà gây ra TNGT nguy cơ tiềm ẩn tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB.

- Do sự qua tự tin của cá nhân người phạm tội, họ luôn quá tự tin mà nghĩ rằng: có thể làm được có thể theo được mà không nghĩ đến những hậu quả mà

họ có thể gây ra như điều này hay xảy ra ở những người điều khiển xe mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá quy định, hay những người điều khiển phương tiện cơ giới mà không có giấy phép lái xe theo quy định.

- Do sự bốc đồng chớp nhoáng từ cá nhân người phạm tội họ không đủ bản lĩnh để làm chủ chính mình và họ dễ bị kích động bởi bạn bè xấu rủ rê lôi kéo tham gia vào những trò nguy hiểm như tội đua xe trái phép, cổ vũ đua xe trái phép, rồ ga, điều khiển xe phóng nhanh vượt ẩu, điều khiển xe lạng lách, đánh võng trên đường.

- Do lợi ích vật chất cũng như điều kiện kinh tế nhiều chủ phương tiện coi thường hoặc xem nhẹ an toàn kỹ thuật của phương tiện cơ giới đường bộ họ tìm mọi cách mọi thủ đoạn đổi đồ hoặc mượn đồ để đi đăng kiểm đăng kiểm xong lại trả lại mục đích chính của họ là chỉ để lấy được tờ giấy đăng kiểm để khỏi phải bị lực lượng chức năng phạt.

- Cho đến thời điểm này, chưa có thống kê nào về trình độ học vấn của các lái xe, nhưng có thể nói, không thiếu lái xe khách liên tỉnh hiện nay có trình độ thấp, nhận thức về pháp luật bị hạn chế, có máu bốc đồng, coi thường tính mạng của hành khách đi xe, phóng xe như điên trên đường, nhất là khi phát hiện có vài chiếc xe chạy cùng tuyến thì cuộc đua càng thêm phần quyết liệt để tranh giành khách. Điều này lý giải tại sao tai nạn giao thông thảm khốc xảy ra thường rơi vào các xe khách và vào các dịp lễ, tết.

- Xuất phát từ bản chất của TNGT - là sự việc bất ngờ, ngoài yếu tố chủ quan của con người lên các yếu tố như: thời gian, địa điểm gây TNGT và TNGT gây ra cho ai? thiệt hại như thế nào?... đều mang tính ngẫu nhiên, không tính trước được. Người gây TNGT trước đó hoàn toàn không có động cơ, mục đích gây ra TNGT. Tuy nhiên, TNGT luôn gắn liền và chịu sự chi phối bởi các hoạt động có ý thức của các bên có liên quan đến vụ TNGT. Thông thường khi vụ TNGT xảy ra, trừ một số trường hợp thuộc “*tình thế cấp thiết*” người gây TNGT không có lỗi, còn phần lớn đều do sự chủ quan cầu thả, không chấp hành luật lệ giao thông. Họ nhận thức được điều đó nhưng vì “*chủ quan, cầu thả, quá tự tin*” cho rằng TNGT không thể xảy ra hoặc có thể phát hiện và kịp thời xử lý

các tình huống đột xuất. Chính vì khi TNGT xảy ra thì họ hoàn toàn bất ngờ (và vụ TNGT cũng nằm ngoài ý muốn chủ quan của người khác). Trong những trường hợp này họ gây ra tai nạn do lỗi vô ý vì “*cẩu thả*” hoặc “*quá tự tin*”

- Bên cạnh đó, số đối tượng điều khiển xe mô tô không biết chữ dự thi trắc nghiệm chiếm 36%. Những con số này cho thấy, đối tượng tham gia giao thông ở tỉnh Lai Châu là một tác nhân không nhỏ ảnh hưởng đến trật tự an toàn giao thông và là nguy cơ lớn đối với thực trạng tại nạn giao thông ở Lai Châu hiện nay.

- Qua phân tích lỗi vi phạm trên cho thấy phần lớn lỗi vi phạm là do ý thức chủ quan của người tham gia giao thông không nghiêm túc chấp hành các quy định của pháp luật giao thông cơ giới đường bộ đặc biệt những lỗi là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn chiếm tỷ lệ cao: Đối với người điều khiển xe mô tô các lỗi vi phạm là nguyên nhân trực tiếp gây tai nạn cũng chiếm tỷ lệ như người điều khiển xe không có giấy phép lái xe chiếm 20%, vi phạm tốc độ chiếm 11,4%, chở quá số người quy định chiếm 2,1%, điều khiển xe khi đã uống rượu bia chiếm 1,2%... quá đó cho thấy công tác đào tạo cấp giấy phép lái xe mô tô cho nhân dân trong tỉnh còn nhiều hạn chế, bất cập...

2.5. Những nguyên nhân, điều kiện thuộc cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ và phương tiện giao thông đường bộ

Đặc điểm về đường bộ

Về cơ sở hạ tầng, giao thông tỉnh Lai Châu nói chung chất lượng còn rất xấu, ngày càng xuống cấp, không đáp ứng với số lượng phương tiện ngày càng tăng. Các tuyến giao thông trọng yếu đều được xây dựng từ lâu, nhiều đoạn thiết kế không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật của cấp đường, mặt đường quá hẹp, nhiều điểm cua gấp, tầm nhìn bị hạn chế, độ nghiêng mặt đường, độ dốc quá lớn, độ bám mặt đường quá nhỏ rất nguy hiểm cho các phương tiện khi lên xuống dốc. Đối với giao thông đô thị của tỉnh, từ trung tâm của một huyện, một thị trấn nay trở thành trung tâm thành phố, thị trấn, mạng lưới giao thông được thiết kế cho một lượng dân số ít hơn vài chục lần hiện nay, mật độ giao thông tăng quá cao. Các trục quốc lộ đi qua trung tâm đô thị là trục giao thông chính có quá nhiều điểm

giao cắt vuông góc 90 độ, tầm nhìn khuất là nguyên nhân gây ra tai nạn ngày càng tăng, nguy cơ tiềm ẩn tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB là rất cao với lỗi thiếu chú ý quan sát, không làm chủ tốc độ...

Cơ sở hạ tầng của tỉnh Lai Châu sau chia tách còn chật hẹp, trung tâm tỉnh lỵ đóng trên địa bàn thị trấn huyện, trung tâm các huyện đều được đầu tư xây dựng nâng cấp, giao thông duy nhất là giao thông đường bộ, các tuyến quốc lộ đều đã xây dựng trước, mặt đường hẹp, do địa hình của tỉnh miền núi, đường quanh co liên tục, bên núi, bên vực sâu, độ dốc dọc từ 9% đến 10%, lưu lượng người và phương tiện tham gia giao thông tăng đột biến làm cho cơ sở hạ tầng giao thông trở lên bất cập.

Tình trạng hợp chợ bừa bãi, biến lòng, lề đường thành nơi trao đổi hàng hóa, xâm phạm hành lang bảo vệ đường còn diễn ra phổ biến trong phạm vi toàn quốc; để giải quyết được tình trạng này một cách bền vững phải có sự quan tâm của cấp ủy, chính quyền cơ sở trong việc cấp quỹ đất, quy hoạch, đầu tư xây dựng chợ nhưng trong thực tế việc cấp quỹ đất, quy hoạch, đầu tư xây dựng chợ chưa được quan tâm giải quyết. Khi tình hình hợp chợ lấn chiếm lòng, lề đường làm ách tắc giao thông lại kiến nghị chỉ đạo lực lượng Công an đến để đẩy đuổi, dẹp bỏ gây bức xúc trong nhân dân để lại ấn tượng xấu về hình ảnh người CAND. Có địa phương được cấp đất xây chợ nhưng không khảo sát quy luật cung cầu của dân, phong tục tập quán, nét đẹp trong văn hóa chợ của nhân dân các dân tộc, địa điểm xây chợ không thuận lợi, dẫn đến tình trạng chợ xây không có người hợp, gây lãng phí. Các trường hợp xâm phạm hành lang bảo vệ đường đều là người dân sở tại, khi họ xâm phạm chính quyền cơ sở, cơ quan quản lý đường bộ đều biết nhưng không có ý kiến ngăn chặn ngay từ đầu, sau khi đưa vào khai thác sử dụng việc xây dựng xâm phạm hành lang bảo vệ đường lại huy động lực lượng Công an đi giải tỏa, tháo gỡ làm cho lực lượng Công an phải luôn luôn đối đầu với nhân dân vì việc làm thiếu trách nhiệm của chính quyền cơ sở, Thanh tra giao thông và cơ quan quản lý tuyến đường đó.

Công tác quản lý quy hoạch xây dựng, tổ chức khai thác sử dụng mạng lưới giao thông trong giai đoạn hiện nay đã nảy sinh nhiều bất cập, không hợp

lý, không phù hợp với sự phát triển của nền kinh tế, gây nhiều khó khăn cho lực lượng Công an trong công tác TTKS bảo đảm TTATGT, hậu quả của những bất cập, không hợp lý thì người tham gia giao thông đều phải gánh chịu.

Đối với các tuyến quốc lộ trên địa bàn các tỉnh miền núi được thiết kế xây dựng theo tiêu chuẩn Việt nam TCVN 4054– 05 là đường trục thứ yếu nối các trung tâm chính trị, kinh tế, văn hóa quan trọng của địa phương. Các chỉ tiêu kỹ thuật chủ yếu sau đạt tiêu chuẩn đường cấp IV miền núi khi thiết kế xây dựng:

Tốc độ tính toán để thiết kế xây dựng là 40 Km/h là tốc độ lớn nhất của xe đơn chiếc có thể chạy an toàn trong điều kiện bình thường do sức bám của bánh xe trên mặt đường ở trạng thái khô ráo hoặc ổn định.

Các đặc trưng chủ yếu là 2 làn xe ô tô, chiều rộng mỗi làn xe ô tô là 2,75 m (thực tế đường chỉ đạt 1,75 m) chiều rộng mặt đường 5,5m (Thực tế mặt đường rộng 3,5 m), chiều rộng lề đường mỗi bên 1,0 m.v.v. (các chỉ tiêu khác trong thực tế có chỉ tiêu đạt và có chỉ tiêu chưa đạt như: bán kính đường cong, độ dốc dọc tầm nhìn.v.v.)

Thực hiện quyết định số 05/2006 của Bộ giao thông vận tải về việc ban hành quy định về tốc độ và khoảng cách xe cơ giới hoạt động trên các tuyến quốc lộ, một loạt biển chỉ dẫn theo đúng với tốc độ cho phép của Bộ giao thông vận tải được thay thế kịp thời, song đã tạo ra mâu thuẫn giữa tốc độ tính toán thiết kế xây dựng với tốc độ quy định (Tốc độ thiết kế xây dựng là 40 Km/h tốc độ cho phép là 80 Km/h), đây là một nguyên nhân làm cho tỉ lệ tai nạn giao thông tăng trên cả 3 tiêu chí (Nguyên nhân này vô hình không ai nhìn thấy), nguyên nhân này đã làm cản trở việc xử lý vi phạm và giải quyết các vụ tai nạn giao thông, tổn thất do mâu thuẫn trên đều do người tham gia giao thông gánh chịu.

Một mâu thuẫn nữa không thể không đề cập đến đó là tải trọng của cầu, đường trên từng tuyến quốc lộ đều do ngành giao thông thiết kế, xây dựng, quản lý khai thác sử dụng, trên dọc tuyến không hề có bến bãi nào để hạ tải khi có trường hợp vi phạm chở quá tải, trong khi đó nhập khẩu xe có trọng tải lớn đều do Cục đăng kiểm Việt nam thuộc Bộ giao thông vận tải kiểm tra cấp phiếu kiểm tra chất lượng nhập khẩu, kiểm định kỹ thuật cấp lưu hành cũng do các

trạm kiểm định của ngành giao thông kiểm định và cấp giấy nhưng không ghi rõ xe chỉ được hoạt động ở những tuyến đường nào và không được hoạt động ở những tuyến đường nào, vì mục đích kinh tế nên chủ xe, chủ hàng bắt chấp mọi nguy hiểm đưa xe vào hoạt động, có những chủ xe cư trú tại những địa bàn chỉ có các tuyến giao thông tải trọng cầu, đường thấp, khi mua xe thủ tục hợp lệ, hồ sơ xe không ghi rõ được phép hoạt động, ở tuyến đường nào, khi mua rồi hiểu ra thì chuyện đã rồi, không thể mua xe để chờ nâng cấp đường. Từ mâu thuẫn giữa tải trọng đường và nhập khẩu xe, cấp lưu hành như hiện nay đã gây rất nhiều khó khăn cho các chủ phương tiện và đẩy trách nhiệm cho ngành Công an, quá trình TTKS phát hiện lỗi vi phạm xe chở quá tải trọng cầu, đường.

Việc xây dựng, tổ chức mạng giao thông tĩnh (bãi đỗ xe) ở các khu đô thị hiện tại chưa có quy hoạch tổng thể chiến lược lâu dài bảo đảm tính khoa học hợp lý giữa giao thông với các điểm vui chơi giải trí công cộng, khu vực chợ, khu chung cư; giữa giao thông động với giao thông tĩnh, phát triển của giao thông tĩnh, giao thông đô thị không phù hợp với việc phát triển kinh tế văn hóa xã hội ở mỗi địa phương, mỗi khu vực khác nhau dẫn đến tình trạng xe dừng đỗ trả hàng, xếp hàng lấn chiếm lòng đường, lề đường lực lượng CSGT phải đến can thiệp giải tỏa

Do đặc thù là tỉnh miền núi nên địa hình không được bằng phẳng mà thường xuyên có đèo dốc quanh co đây cũng là nguyên nhân tiềm ẩn TNGT cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu và những đối tượng thương gây ra TNGT là những đối tượng chạy xe đường dài không quen những cung đường quanh co đèo dốc có những nơi cua tay áo liên tục như trên địa bàn Lai Châu và các tỉnh miền núi.

Địa hình đồi dốc núi cao, bên dưới là vực thẳm hoặc những dòng sông, suối cũng thường xuyên xảy ra mưa lũ, đặc biệt là lũ ống ảnh hưởng đến chất lượng công trình giao thông gây nên hư hỏng mặt đường, tạo nên những ổ gà, thậm chí có những đợt mưa lũ gây sạt mất cả một đoạn đường của tuyến quốc lộ 12 gây cho giao thông bị tê liệt không hoạt động, ảnh hưởng đến mọi mặt của

đời sống xã hội trên địa bàn, bên cạnh đó việc sạt lở đất đá từ những đỉnh núi cao cũng gây nhiều nguy cơ tiềm ẩn tai nạn nghiêm trọng.

Công tác bảo trì đường bộ còn chưa bảo đảm được nguồn vốn, dẫn đến việc thực hiện bảo dưỡng thường xuyên không làm đủ công việc theo quy định, sửa chữa định kỳ không đúng kỳ hạn mà chỉ tập trung cho những đoạn hư hỏng nặng và sửa chữa đột suất do thiệt hại thiên tai chỉ làm bước 1 bảo đảm giao thông nên việc quản lý, bảo trì cầu đường không đúng quy định, dẫn đến cầu đường hư hỏng, xuống cấp nhanh hơn. Nguồn vốn cấp cho công tác bảo trì đối với đường quốc lộ, tỉnh lộ, đường đô thị đã khó khăn thì đối với đường giao thông nông thôn càng khó khăn hơn, nhất là các đường xã nhiều nơi hầu như không có vốn để bảo trì.

Trong thời gian qua, hệ thống quốc lộ, đường tỉnh và đường đô thị chủ yếu được đầu tư nâng cấp từ hệ thống đường cũ, đất hành lang an toàn hai bên đường được tổ chức, cá nhân sử dụng ổn định từ lâu, vì vậy để mở rộng, giải tỏa đủ bề rộng hành lang an toàn theo cấp đường mới rất khó khăn, tốn kém. Đặc biệt là giao thông đô thị trong điều kiện tăng dân số cơ học rất nhanh, quy mô đô thị tăng 3-4 lần so với trước nhưng đường xá tăng không đáng kể; ngoài ra thiếu sự đồng bộ giữa quy hoạch phát triển kinh tế xã hội ở các đô thị lớn với quy hoạch phát triển giao thông. Quy hoạch đô thị có nhiều điểm không phù hợp khi tập trung mật độ quá cao ở khu vực trung tâm; phân khu chức năng trong quy hoạch đô thị không rõ làm tăng tần xuất đi lại và rất khó tổ chức giao thông.

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

Nhiều địa phương cấp đất cho doanh nghiệp xây dựng khu công nghiệp, thương mại, dịch vụ hoặc cấp đất cho dân làm nhà ở nhưng không theo quy hoạch và không chuẩn bị trước kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ kể cả đường

đầu nối với đường bộ hiện có, dẫn đến tình trạng lấn chiếm đất hành lang để đầu nối, phá vỡ tiêu chuẩn kỹ thuật của đường bộ hiện có, gây mất an toàn giao thông.

Các tuyến giao thông nông thôn xây dựng hiện nay chủ yếu là nâng cấp mặt đường trên cơ sở đường cũ, các yếu tố kỹ thuật nhất là tầm nhìn không bảo đảm; mật độ xe gắn máy ở nông thôn ngày càng tăng, nguy cơ gia tăng tai nạn xe máy ở vùng nông thôn đã thấy rõ.

Trách nhiệm quản lý, bảo trì, sửa chữa hệ thống giao thông đường bộ chưa được các khu quản lý đường bộ thực hiện tốt. Các tuyến đường huyện, giao thông nông thôn hầu như chưa có đơn vị quản lý, bảo trì; hệ thống an toàn giao thông thiếu nghiêm trọng; kinh phí cho công tác quản lý, bảo trì không đáp ứng yêu cầu.

Các dự án xây dựng đường bộ còn dàn trải, nhiều tuyến chưa xây dựng đồng bộ giữa cầu và đường dẫn đến hạn chế khả năng khai thác, không phát huy hiệu quả vốn đầu tư.

Nguyên nhân từ phương tiện giao thông cơ giới đường bộ

Phương tiện giao thông đường bộ gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và phương tiện giao thông thô sơ đường bộ. Đây được xác định là nguồn nguy hiểm cao độ, cũng như nguyên nhân không nhỏ mà dẫn đến TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB.

Việc nhập khẩu, đóng mới phương tiện vẫn còn tùy tiện, không căn cứ theo kiểu loại phương tiện đã được Bộ Giao thông vận tải quy định phù hợp với tiêu chuẩn cầu đường Việt Nam, ví dụ trường hợp xe rơ moóc cao, chở Container cao tới 4,35m không phù hợp tiêu chuẩn, kiểu loại phương tiện và tiêu chuẩn kỹ thuật cầu đường quy định.

Theo quy định của Luật Giao thông đường bộ, việc đăng ký, cấp, thu hồi biển số xe cơ giới đường bộ do cơ quan Cảnh sát Giao thông thực hiện, việc kiểm định xác nhận bảo đảm kỹ thuật an toàn và bảo vệ môi trường và xác định phương tiện hết niên hạn sử dụng do các đơn vị trong ngành đăng kiểm thực hiện. Sự phối hợp chưa thường xuyên nên số phương tiện được xác định hết niên

hạn sử dụng nhưng chưa thu hồi biển số, đăng ký nhưng vẫn tiếp tục được đưa về vùng sâu, vùng xa nơi không có lực lượng chức năng đến kiểm tra để sử dụng còn nhiều

Do kinh tế thị trường nên một số loại xe giá rẻ, mẫu mã đẹp đánh vào tâm lý người tiêu dùng là những đồng bào dân tộc thiểu số ở vùng sâu vùng xa vùng đồng bào ít người nên đồng bào ồ ạt mua những loại xe giá rẻ của Trung Quốc nhập về để sử dụng những loại xe này tuy cũng được kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường nhưng qua những năm gần đây có thể đánh giá chất lượng sản phẩm của những loại phương tiện này còn quá kém, không đảm bảo và nguy hiểm cao độ, không an toàn cho những người điều khiển khi tham gia giao thông.

Các phương tiện hết đăng kiểm cũng như hết niên hạn sử dụng thì thường được đưa vào những vùng sâu vùng xa để hoạt động mà những vùng này giao thông đi lại khó khăn gây phức tạp cho việc quản lý cũng như kiểm tra kiểm soát của lực lượng chức năng. Những phương tiện này trong thực tế ở địa bàn Lai Châu cũng đã gây ra những vụ TNGT khôn lường.

Các phương tiện hoạt động ở trong những công trường thủy điện các cơ quan doanh nghiệp coi nhẹ an toàn của phương tiện không đưa phương tiện đi kiểm định tại các trung tâm đăng kiểm mà chỉ cho kiểm định bán cơ giới tại công trường mà công trường lực lượng chức năng không kiểm tra kiểm soát tại những khu vực công trường nên tạo sơ hở để các phương tiện chở quá tải coi nhẹ an toàn gây ra hậu quả nghiêm trọng.

Ngoài những sơ hở, thiếu sót bất cập thông qua công tác TTKS xử lý vi phạm đã phát hiện nêu ở các phần trên, qua công tác lực lượng CSGT đã gặp nhiều trường hợp phức tạp khó khăn trong việc giải quyết đó là: Các trường hợp xử phạt tại chỗ do đặc thù của tỉnh miền núi người vi phạm phải đi nộp tiền phạt xa, có trường hợp người vi phạm không mang theo tiền hoặc không đủ tiền nộp phạt do vậy các Tổ TTKS phải chờ đợi người vi phạm đi nộp tiền, đối với các trường hợp tạm giữ phương tiện, giấy tờ xe vì điều kiện kinh tế khó khăn, người vi phạm không đến xử lý đúng hạn hoặc bỏ không đến xử lý, nếu tổ chức cưỡng

ché thì việc tổ chức cưỡng chế còn tốn kém gấp hai, ba lần số tiền người vi phạm phải nộp. Trong giai đoạn phát triển có tới 95% các chủ xe, mua xe và thuê người lái làm kinh doanh sản xuất việc quản lý lái xe của các chủ xe không trật chễ, chủ xe chỉ giữ một phần lương của lái xe vì vậy lái xe vi phạm pháp luật mức xử phạt cao hơn số tiền chủ xe giữ lại hoặc liên quan đến việc thu giấy phép lái xe, đánh dấu vi phạm trên giấy phép lái xe là lập tức lái xe vi phạm đóng cửa xe bỏ trốn không làm việc với CSGT làm nhiệm vụ TTKS, lực lượng TTKS buộc phải thuê kéo xe về để tạm giữ và báo cho chủ xe đến xử lý giải quyết do vậy việc xử lý không đúng người, đúng lỗi vi phạm. Mặt khác quy định chỉ được dừng xe khi phát hiện có dấu hiệu vi phạm quy định này không những để lọt vi phạm còn tiềm ẩn như: Không có giấy phép lái xe, xe hết hạn kiểm định... mà còn để lọt tội phạm hoạt động trên phương tiện giao thông.

2.6. Nguyên nhân từ nạn nhân của tội phạm và phong tục tập quán

“Nạn nhân của tội phạm là những cá nhân, tổ chức phải chịu những hậu quả thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tinh thần, tình cảm, tài sản hoặc quyền và lợi ích hợp pháp khác mà những hậu quả thiệt hại này là do hành vi phạm tội trực tiếp gây ra” [Nạn nhân của TP;tr19].

Trên địa bàn một số tỉnh tây bắc nói chung và Lai Châu nói riêng tập chung đông đồng bào dân tộc thái đây cũng là đặc trưng bản sắc văn hóa dân tộc tuy nhiên do phong tục tập quán của dân tộc khi người con gái đã đi lấy chồng thì phải quấn tóc lên cao đỉnh đầu gọi là tăng cầu, hay với phong tục của người dao đỏ cũng gần tương tự như vậy họ đeo trên đỉnh đầu một chóp bằng nhôm đây là nguyên nhân mà khi tham gia giao thông họ không chấp hành việc đội mũ bảo hiểm hoặc chấp hành chỉ là để chống đối khi lực lượng chức năng kiểm tra kiểm soát gọi là có. Nguyên nhân với những người này liên quan đến TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB ở đây chính là cái hậu quả xảy ra cũng trong một trường hợp tai nạn giao thông xảy ra với những người chấp hành tốt quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ hậu quả xảy ra nhẹ chỉ bị xử lý vi phạm hành chính nhưng việc chấp hành đội mũ bảo hiểm như người đồng bào dân tộc thì hậu quả nguy hiểm hơn thậm chí gây chấn thương sọ não dẫn đến

nguyên nhân tử vong, là phải truy cứu trách nhiệm hình sự đối với người phạm tội.

Xác định nguyên nhân của thiệt hại mà hậu quả do tội phạm gây ra là căn cứ để xác định thiệt hại mà hậu quả mà tội phạm gây ra có đáng kể và phải chịu trách nhiệm hình sự trước pháp luật hay không, ở những vụ án về TNGT có tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB đây là nguyên nhân khó xác định và khó xác định do: nạn nhân và gia đình ngại đi hoặc bị mua chuộc không đi giám định tỷ lệ thương tật dẫn đến thiệt hại mà mình hoặc gia đình phải gánh chịu hay kinh nghiệm của một số đồng bào dân tộc thiểu số là khi bị tai nạn giao thông thì chỉ về đắp thuốc lá và chữa trị theo phương pháp dân gian, nên tỷ lệ thương tích cũng không được xác định để làm căn cứ mà chủ thể gây ra phải chịu trách nhiệm trước pháp luật.

Nạn nhân và gia đình nạn nhân không muốn giải quyết vụ việc TNGT bằng pháp luật nên gây khó dễ cho cơ quan bảo vệ pháp luật khi giải quyết những vụ việc liên quan đến tai nạn giao thông và có dấu hiệu của tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB họ luôn muốn hòa giải để tự họ giải quyết thỏa thuận sao cho đôi bên cùng có lợi.v.v.v..

2.7. Nguyên nhân từ điều kiện tự nhiên khí hậu vùng

Điều kiện tự nhiên và khí hậu vùng cũng là những nguyên nhân không nhỏ ảnh hưởng đến tình hình trật tự an toàn giao thông cũng như TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu và nguyên nhân này ảnh hưởng từ những yếu tố sau:

Lai Châu có khí hậu mang tính chất gió mùa chí tuyến. Nhiệt độ trung bình năm khoảng 21°C-23°C chia làm 2 mùa, mùa mưa và mùa khô. Địa hình tỉnh Lai Châu được cấu tạo bởi những dãy núi chạy dài theo hướng tây bắc - đông nam, có nhiều đỉnh núi cao, đỉnh Pu Sa Leng cao 3.096 m. Núi đồi cao và dốc, xen kẽ nhiều thung lũng sâu và hẹp, có nhiều cao nguyên, sông suối. Sông có nhiều thác ghềnh, dòng chảy lưu lượng lớn nên tiềm năng thủy điện rất lớn.

Một là, Lai Châu là vùng chịu ảnh hưởng của chất phóng xạ nằm trong các mỏ quặng Lai Châu là vùng có nhiều mỏ quặng đất hiếm bên trong có chứa chất phóng xạ nhiều nhất khu vực Đông Nam Á gây ra cho không khí cũng như

môi trường riêng biệt mà ở nơi đây mới có nên những vụ tai nạn do lái xe của các tỉnh ngoài gây ra luôn chiếm tỉ lệ cao do không phù hợp với điều kiện khí hậu

Hai là, địa hình đồi núi cao áp xuất trong không khí cũng như không khí thay đổi đột ngột cũng ảnh hưởng không nhỏ đến sức khỏe của những người điều khiển phương tiện dễ làm cho người điều khiển phương tiện ngủ gật khi đi trên những cung đường đèo cao.

Ba là, địa hình cũng như phong cảnh thiên nhiên hùng vĩ cũng là nguyên nhân mà người điều khiển phương tiện mất tập trung và không chú ý quan sát khi điều khiển các phương tiện cơ giới đường bộ.

Kết luận Chương 2

Chương 2 của luận văn cũng đã nêu lý luận chung về nguyên nhân và điều kiện của tội phạm vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và trên cơ sở vận dụng lý luận vào thực tiễn trên địa bàn tỉnh Lai Châu luận văn cũng đã tìm ra được những nguyên nhân và điều kiện, các yếu tố tiêu cực làm phát sinh tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cũng như mối quan hệ nhân quả giữa hậu quả và hành vi phạm tội. Bên cạnh đó luận văn cũng đưa ra những hạn chế thiếu sót, bất cập trong công tác phòng ngừa tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn Lai Châu như:

- Công tác quản lý giám sát của nhà nước đối với phương tiện tham gia giao thông chưa được cụ thể, rõ ràng, các cơ sở lắp ráp cũng như các doanh nghiệp nhập khẩu phương tiện vẫn có những kẽ hở có thể lợi dụng gây ảnh hưởng đến tình hình trật tự an toàn giao thông. Công tác kiểm định cũng còn nhiều thiếu sót hạn chế như kiểm định bán tự động bằng mắt thường nhìn nhận đánh giá phương tiện không được khách quan, hay sự bất cẩn của những đảng kiểm viên cũng ảnh hưởng không nhỏ đến chất lượng các phương tiện khi tham gia giao thông.

- Công tác tuyên truyền chưa đi sâu vào các địa bàn, đối tượng trọng điểm và cũng chưa có được sự vào cuộc của các cấp các ngành và của toàn xã hội, chưa tạo nên sự chuyển biến rõ rệt về ý thức của người tham gia giao thông cũng như của toàn xã hội.

- Hiệu quả về công tác phòng ngừa của các lực lượng chức năng trong công tác đảm bảo TTATGT như CSGT, TTGT, lượng Lực lượng CSTT chưa có sự phối hợp đồng bộ và trang thiết bị để cho các lực lượng này cũng còn nhiều khó khăn hạn chế. Bên cạnh đó công tác điều tra, truy tố, xét xử tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB cũng chưa được nghiêm minh, còn nhiều sơ hở thiếu sót cần được sớm khắc phục ngay để hiệu quả của giáo dục, răn đe đi vào tiềm thức chung của những người tham gia giao thông.

- Trên cơ sở nghiên cứu nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu, làm cơ sở đi sâu vào nghiên cứu tìm ra những giải pháp phòng ngừa tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu một cách hữu hiệu nêu tại chương 3 của luận văn.

Chương 3

CÁC GIẢI PHÁP PHÒNG NGỪA TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH LAI CHÂU

3.1. Dự báo tình hình tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu

3.1.1. Cơ sở dự báo

Trong nghiên cứu khoa học về đấu tranh phòng chống tội phạm, người nghiên cứu có nhiệm vụ đưa ra những dự báo để từ đó đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả trong công tác đấu tranh. Tội phạm học đã xác định: “ Dự báo tình hình tội phạm là một phần, một bộ phận của dự báo xã hội, vì về bản chất tình hình tội phạm là một hiện tượng xã hội. Dự báo tình hình tội phạm là sự phán đoán về thực trạng, diễn biến cơ cấu, tính chất của tình hình tội phạm có thể xảy ra trong tương lai, về các nguyên nhân và điều kiện, về khả năng phòng chống nó trong từng giai đoạn nhất định và việc đánh giá về chất lượng của những thay đổi trong tình hình tội phạm, các nguyên nhân và điều kiện của nó” [34, tr.171].

Nghiên cứu nguyên nhân điều kiện, diễn biến, đặc điểm tội phạm và nhân thân người phạm tội để xác định khả năng phát sinh, phát triển của nó trong tương lai bằng những dự báo khoa học. Những giải pháp đề ra nhằm nâng cao hiệu quả công tác phòng ngừa tội phạm này phải dựa trên cơ sở những dự báo đó.

Dự báo tình hình tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu có vai trò quan trọng đối với công tác phòng ngừa tình hình loại tội phạm này trên địa bàn. Dự báo tình hình tội phạm này không chỉ cung cấp thông tin diễn biến trong tương lai của những hiện tượng có ảnh hưởng tiêu cực đến tình hình tội phạm. ngoài ra còn có nhiệm vụ đề ra các hướng loại bỏ hoặc khắc phục ảnh hưởng của hiện tượng đó. Tất cả những điều này giúp ích cho việc xây dựng và triển khai các biện pháp phòng ngừa.

TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB luôn là vấn đề xã hội, tồn tại và phát sinh gắn liền với hoạt động sinh hoạt di lại giao lưu thông thương của người dân. Để có một dự báo chính xác về tình hình TTATGT, TNGT cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB cần nghiên cứu và phân tích các yếu tố làm phát sinh tình hình trên địa bàn tỉnh Lai Châu như:

Theo số liệu thống kê chính xác năm 2004, thực hiện nghị quyết số 22/2004/NQ-QH, Quốc hội nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XI về chia tách địa giới hành chính một số tỉnh trong đó có Lai Châu được chia thành hai tỉnh Điện Biên và Lai Châu mới, trên toàn tỉnh Lai Châu mới có 33127 xe mô tô, 361 xe ô tô, sau 11 năm chia tách tổng số phương tiện toàn tỉnh hiện đang quản lý 114.531 xe mô tô, 4972 xe ô tô. Bình quân tăng trung bình mỗi năm xe mô tô tăng 328%, xe ô tô tăng 125%. Đây là vấn đề đáng quan tâm của các cấp ủy Đảng và chính quyền địa phương, phương tiện tăng nhanh như vậy nhưng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ phát triển cũng không được nhiều.

Là một vùng cao, biên giới lại có đông đồng bào dân tộc sinh sống trình độ học vấn và năng lực hiểu biết pháp luật còn nhiều hạn chế nên diễn biến còn phức tạp. Xu hướng trẻ hóa của loại tội phạm này càng phát triển và lan rộng nhất là trong những vùng đồng bào dân tộc ít người.

Trong điều kiện hội nhập, Lai Châu đang vươn tới là một trong những tỉnh tốp đầu của khu vực tây bắc chính vì vậy việc giao lưu thông thương giữa các vùng miền sẽ tăng lưu lượng phương tiện trong thời gian tới còn tăng mạnh nhất là các phương tiện ở nơi khác đến Lai Châu.

Trên cơ sở của tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu ta có được một bức tranh về tình hình diễn biến của tội phạm trong tương lai để từ đó giải quyết những vấn đề liên quan đến phát triển cơ sở hạ tầng trên địa bàn tỉnh cũng như bố trí lực lượng, trang thiết bị phù hợp đáp ứng được nhu cầu sử dụng cũng như hiệu quả cao trong công tác đấu tranh phòng ngừa tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu.

Lai Châu là tỉnh miền núi biên giới mới được chia tách thành lập, mạng lưới giao thông duy nhất là giao thông đường bộ, các tuyến quốc lộ trong tỉnh đã

và đang xuống cấp, do đặc điểm địa lý đường quanh co liên tục, bên núi, bên vực, mặt đường hẹp có nhiều cua gấp, độ dốc mặt đường 9% đến 10%. Các tuyến tỉnh lộ, đường giao thông đô thị, đường liên huyện, liên xã sau khi tỉnh chia tách mới được đầu tư sửa chữa, nâng cấp. Trung tâm tỉnh khi thành lập trụ sở đặt tại thị trấn huyện Tm Đường, trung tâm huyện Tam Đường chuyển về xã Bình Lư, trung tâm huyện Phong Thổ chuyển về xã Pa So, các trung tâm tỉnh lỵ, huyện lỵ đang trong giai đoạn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng gây ảnh hưởng lớn đến trật tự ATGT.

Việc đền bù giải toả mặt bằng xây dựng các đô thị mới và các công trình kinh tế trọng điểm: cửa khẩu Ma Lù Thàng, thủy điện Huổi Quảng, Bản Chát, Lai Châu xây dựng các khu tái định cư lòng hồ thủy điện Sơn La, Lai Châu nhân dân các dân tộc trong tỉnh đã có điều kiện mua sắm phương tiện. Bên cạnh đó các công trình đã và đang trong giai đoạn thi công xây dựng, lưu lượng người và phương tiện tham gia giao thông tăng đột biến. Tình hình trật tự ATGT trở lên phức tạp là nguyên nhân làm gia tăng TNGT.

Đầu tư phát triển hệ thống giao thông đường bộ quốc lộ, tỉnh lộ liên kết với quốc tế, với các tỉnh trong vùng và địa phương trong tỉnh. Ưu tiên đầu tư phát triển giao thông các khu vực sản xuất hàng hoá, vùng tái định cư, đặc biệt là hệ thống giao thông vành đai biên giới. Đầu tư xây dựng các tuyến đường tránh ngập của thủy điện Sơn La, tiếp tục đầu tư các tuyến đường giao thông nông thôn đến trung tâm các xã...

Phát triển đô thị, tiếp tục đầu tư xây dựng thị xã Lai Châu, thị trấn Phong Thổ, Tam Đường, Tân Uyên, cửa khẩu Ma Lù Thàng. Cải tạo, nâng cấp các thị trấn Than Uyên, Sìn Hồ, Mường Tè, xây dựng mới thị trấn Nậm Nhùn, Nậm Tăm dựa trên cơ sở quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, sự tăng trưởng kinh tế hàng năm và lưu lượng hoạt động của phương tiện trên các tuyến giao thông.

Dự báo đến năm 2020 quy mô dân số toàn tỉnh là 445.000 người. Từ những định hướng phát triển kinh tế - Xã hội nói trên sẽ có tác động mạnh đến tình hình trật tự ATGT. Để công tác bảo đảm trật tự ATGT được bền vững và giảm thiểu được tai nạn, chống được ùn tắc giao thông cần có những giải pháp

phù hợp, triển khai thực hiện đồng bộ và hiệu quả mới đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn tỉnh trong xu thế hội nhập hiện nay.

3.1.2. Nội dung dự báo

Trước cơ sở dự báo tình hình TNGT cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn như vậy có thể đưa ra những nội dung dự báo cụ thể trên địa bàn tỉnh Lai Châu như sau:

+ Một là: TNGT và tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB vẫn sẽ có diễn biến phức tạp và tiềm ẩn nhiều nguy cơ dẫn đến TNGT và thiệt hại do TNGT gây ra là khôn lường.

+ Hai là: Tuyến quốc lộ 4D là tuyến quốc lộ đầu nối từ cửa khẩu Ma Lù Thàng qua thành phố Lai Châu và đi Lao Cai nối với đường xuyên Á. Đây là tuyến quốc lộ tuy đã được mở rộng, nhưng đèo dốc quanh co, phương tiện giao lưu thông thương với Lai Châu và với khu kinh tế cửa khẩu đa phần chỉ đi quốc lộ 4D nên lưu lượng phương tiện tăng đột biến đây là nguy cơ gây TNGT cũng như tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB là người ngoại tỉnh là chủ yếu do ít đi đường đèo dốc quanh co

+ Ba là: Nguy cơ tiềm ẩn TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB ở vùng sâu vùng xa nhất là vùng di dân tái định cư lòng hồ các thủy điện sẽ vẫn có nhiều nguy cơ tiềm ẩn do nhận thức cũng như hiểu biết của người dân còn hạn chế. Ở những nơi này nguy cơ chủ yếu là những người điều khiển xe mô tô.

+ Bốn là: Thời gian thường hay xảy ra TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB phạm tội là: với tuyến QL4D thời gian xảy ra từ 16 đến 23h vì những thời điểm này trên khu vực đèo Hoàng Liên Sơn hay có sương mù bao phủ, các vùng nông thôn vùng sâu vùng xa thời gian xảy ra thường vào 11h đến 14h và 19 đến 22h tại những nơi này do nhận thức hiểu biết của nhiều đồng bào còn nhiều hạn chế nên chưa thấy hết nguy cơ và tác hại của người điều khiển phương tiện mà trong cơ thể có nồng độ cồn.

3.2. Giải pháp nâng cao hiệu quả phòng ngừa tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Lai Châu

Trên cơ sở nghiên cứu tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu trong thời gian từ năm 2011 đến năm 2015, từ những nguyên nhân điều kiện dẫn đến tội phạm này, chúng ta cần hướng đến mục đích tìm ra các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác phòng ngừa tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu để tình hình trật tự an toàn giao thông dần đi vào ổn định tội phạm vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ bị đẩy lùi.

3.2.1. Giải pháp kinh tế xã hội

- Một trong những biện pháp căn bản để giải quyết vấn đề tội phạm trong xã hội là biện pháp phát triển kinh tế, nâng cao đời sống vật chất(và tinh thần) của nhân dân, giải quyết công ăn, việc làm cho người lao động, xóa đói giảm nghèo trong xã hội.

- Tăng cường các biện pháp ổn định và phát triển kinh tế xã hội. Trong những năm qua nền kinh tế của tỉnh Lai Châu không ngừng phát triển, không những góp phần nâng cao đời sống nhân dân mà còn tạo ra những tiềm năng to lớn cho việc giải quyết những vấn đề xã hội liên quan trực tiếp đến vấn đề tội phạm.

- Thực hiện giải pháp này để loại trừ tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu cần làm tốt những nội dung cụ thể sau:

+ Lai Châu là một tỉnh có số hồ thủy điện nhiều nhất cả nước, đây cũng là điều kiện phát triển kinh tế xã hội của địa phương. Nhà nước xây dựng nhiều công trình thủy điện đồng nghĩa với việc diên tích đất trồng trọt chăn nuôi bị thu hẹp, đời sống nhân dân gặp nhiều khó khăn. Bên cạnh đó là bồi thường giải phóng mặt bằng cho các công trình thủy điện đem lại cho bà con nhân dân một số tiền đền bù rất lớn nhưng do người dân tộc thiểu số trình độ nhận thức còn hạn chế khi cầm trong tay một khoản tiền lớn họ chi tiêu một cách hoang phí nhà nhà mua xe, mua xe chở thành một trong đông bào dân tộc thiểu số vùng di dân tái định cư thuy điện đây cũng là một nguyên nhân dẫn đến con số phương

tiện gia tăng chóng mặt ở địa bàn miền núi nói chung và nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu. Chính vì vậy Đảng, chính quyền cần vào cuộc để phát huy tính chủ động cũng như tính hiệu quả của công tác đền bù giải phóng mặt bằng, bố trí chuyển đổi nghề nghiệp cho phù hợp với đồng bào dân tộc thiểu số khi đã bị thu hồi đất canh tác để phù hợp với năng lực cũng như nhận thức của đồng bào, mang lại hiệu quả mang tính chất bền vững lâu dài.

+ Có chính sách hỗ trợ vay vốn, đào tạo nghề, tạo công ăn việc làm cho các chủ phương tiện có phương tiện thuộc diện phải thu hồi phương tiện như xe công nông, xe tự chế, xe hết niên hạn sử dụng để người dân ổn định cuộc sống, sinh hoạt. Đây là cơ sở để các chủ phương tiện chấp hành nghiêm các quy định của pháp luật GTĐB, không cố tình đưa phương tiện ra lưu thông vì cuộc sống mưu sinh. Không làm ảnh hưởng đến tình hình TTATGT.

+ Tiếp tục thực hiện có hiệu quả Quyết định số 800/QĐ-TTg ngày 04/06/2010 của thủ tướng chính phủ phê duyệt chương trình mục tiêu quốc gia về xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010 – 2020. Quyết tâm xây dựng nông thôn mới có kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội từng bước hiện đại. Bởi lẽ cơ sở hạ tầng ở những vùng nông thôn hiện nay chưa đáp ứng được kịp so với nhu cầu phát triển của xã hội ảnh hưởng không nhỏ tới tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB.

3.2.2. Giải pháp về văn hóa - giáo dục

Giải pháp văn hóa giáo dục góp phần nâng cao nhận thức, hiểu biết của người tham gia giao thông để khi tham gia giao thông họ nghiêm chỉnh chấp hành. Riêng địa bàn Lai Châu giải pháp về văn hóa- giáo dục phải luôn được chú ý quan tâm với những nội dung như sau:

- Tăng cường các hoạt động văn hóa, giáo dục thể chất kết hợp tăng cường giáo dục pháp luật và giáo dục hình thành ý thức chấp hành pháp luật cho học sinh, sinh viên trong các nhà trường là những yếu tố quan trọng trong việc hình thành các đặc điểm nhân thân tốt của con người. Thông qua đây với pháp luật giao thông đường bộ giúp các em hình thành được ý thức tự giác chấp hành

pháp luật giao thông đường bộ, chấp hành nghiêm các quy định khi tham gia giao thông ngay từ khi còn ngồi trên ghế nhà trường, biết ứng xử có văn hóa khi tham gia giao thông.

- Lực lượng chức năng phải thường xuyên phối hợp với Ngành giáo dục và Đoàn thanh niên cần đẩy mạnh việc giáo dục đạo đức, lối sống, thẩm mỹ, ứng xử văn hóa và kỹ năng sống cho thanh thiếu niên, học sinh, sinh viên, để các em hình thành nhưng nhân cách sống đẹp, cách ứng xử đẹp có văn hóa.

- Xây dựng và hình thành nếp sống văn hóa của người tham gia giao thông để họ tự giác chấp hành đồng thời họ cũng là những tuyên truyền viên tích cực cho gia đình nhà trường và xã hội.

- Nhân rộng những điển hình, mô hình ATGT của các cơ quan trường học như “ công trường an toàn giao thông”, “Văn hóa công sở nói không với vi phạm TTATGT”, “ Tuyến đường thanh niên tự quản”, để các cơ quan trường học khác trên địa bàn noi theo và nhân rộng mô hình.

- Quan tâm củng cố “phong trào toàn dân đoàn kết xây dựng đời sống văn hóa ở khu dân cư” tạo nên hiệu ứng văn hóa tốt, tạo sự chuyển biến tích cực về ý thức cộng đồng, tạo sự gắn kết giữa các gia đình, dòng tộc, dân tộc, các tôn giáo trong cộng đồng, tạo động lực cho nhân dân thi đua chấp hành tốt các quy định của pháp luật, nên án những hành vi vi phạm pháp luật tạo ý thức trong việc chấp hành pháp luật từ đó bài trừ các tệ nạn xã hội.

- Cần phổ biến tuyên truyền sâu rộng pháp luật về giao thông đường bộ cho nhân dân họ nắm hiểu luật giao thông đường bộ và các quy tắc khi tham gia giao thông, nhất là những vùng tập chung nhiều đồng bào dân tộc thiểu số để từ đó họ luôn luôn ý thức được việc chấp hành tốt luật giao thông cũng như các quy tắc khi tham gia giao thông.

- Nội dung và hình thức tuyên truyền cần phải đa dạng, phong phú, sinh động thu hút người nghe và tìm hiểu như: xây dựng các pano áp phích, tổ chức triển lãm tranh ảnh có nội dung tuyên truyền GTĐB phù hợp mang tính chất giáo dục cao, đặt ở những nơi thu hút đông người quan sát theo dõi. Tuyên

truyền thông qua các cuộc thi tìm hiểu pháp luật giao thông đường bộ như những cuộc thi sáng tác

- Việc tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật tại các phiên tòa lưu động có tác dụng trực tiếp đến những người tham dự hoặc theo dõi phiên tòa. Tạo sự quan tâm của đông đảo cộng đồng dân cư trong khu vực hoặc địa phương. Giúp cho nhân dân dễ hiểu, dễ nhớ những quy định của pháp luật mà họ nghe trực tiếp; Nâng cao ý thức pháp luật của nhân dân trong việc đấu tranh phòng chống tội phạm; Đề cao tính răn đe (trừng trị) và tính giáo dục thuyết phục của phiên tòa nói chung và trong bản án quyết định của tòa.

- Trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, cuộc sống mới luôn đòi hỏi phải xây dựng nền văn hóa đạo đức mới Việt Nam ngang tầm với yêu cầu của cuộc cách mạng Xây dựng nếp sống văn hóa giao thông khi tham gia giao thông nhằm tạo nên trạng thái nếp sống cư xử có văn hóa, đúng luật, an toàn và có ý thức lịch sự, tự giác tuân thủ pháp luật về an toàn giao thông như một chuẩn mực đạo đức truyền thống, khơi dậy nét đẹp thuần phong mỹ tục khi tham gia giao thông; Giúp cho chúng ta ý thức và trách nhiệm đúng khi tham gia giao thông, không chỉ vì lợi ích của bản thân mình mà còn phải đảm bảo an toàn cho những người khác.

- Xây dựng nếp sống văn hóa giao thông là nâng cao ý thức và thái độ của mọi người khi tham gia giao thông. Biết từ tốn, bình tĩnh ưu tiên nhường nhịn cho người già, trẻ em. Biết xin lỗi, cảm ơn khi có va quệt, biết đội mũ bảo hiểm cho mình và cho trẻ em khi tham gia giao thông... Văn hóa giao thông nâng lên thì những hành vi sai trái, quậy phá, không đội mũ bảo hiểm, uống rượu bia khi tham gia giao thông... sẽ trở thành lỗi bịch, bị cộng đồng lên án, khi đó văn hóa giao thông của cả cộng đồng sẽ được nâng lên, tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông sẽ từng bước được đẩy lùi.

- Lai Châu có 20 dân tộc anh em cùng sinh sống, trong năm vừa qua, Phòng CSGT cần thường xuyên hơn nữa phối hợp với CA các huyện, thành phố, các tổ chức đoàn thể, các địa phương tập trung triển khai công tác tuyên truyền, hướng dẫn thực hiện pháp luật ATGT cho đồng bào dân tộc bằng nhiều hình

thức như: tuyên truyền bằng panô, áp phích, cấp phát tờ rơi, tuyên truyền trên Đài Phát thanh. Cử CBCS đến tận địa bàn vùng sâu, vùng xa đa phần là đồng bào dân tộc thiểu số phối hợp với chính quyền địa phương, tổ chức tuyên truyền Luật GTĐB và hướng dẫn thực hiện các quy định của pháp luật ATGT cho đồng bào trong các buổi họp dân tại các địa bàn dân cư. Tại những thôn, bản xa trung tâm xã bằng ngôn ngữ của đồng bào để bà con dễ nghe dễ hiểu.

- Xây dựng văn hóa giao thông nhằm tạo nên thói quen cư xử có văn hóa, đúng pháp luật và ý thức tự giác tuân thủ pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông như một chuẩn mực đạo đức truyền thống, biểu hiện văn minh, hiện đại của con người khi tham gia giao thông. Xây dựng văn hóa giao thông theo các tiêu chí cơ bản sau:

Tiêu chí Văn hóa giao thông

+ Hiểu biết đầy đủ, đúng các quy định của pháp luật và tự giác chấp hành nghiêm chỉnh các quy định của pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông; không vi phạm các quy định về bảo đảm trật tự an toàn giao thông;

+ Khi tham gia giao thông có trách nhiệm với bản thân và với cộng đồng; tôn trọng, nhường nhịn và giúp đỡ người khác;

+ Có thái độ ứng xử văn minh lịch sự khi xảy ra va chạm giao thông, chấp hành quy định xử phạt khi vi phạm hành chính về giao thông.

Những hành vi thể hiện Văn hóa giao thông

** Đối với người tham gia giao thông:*

- Đi đúng làn đường, phần đường; tuân thủ quy định về tốc độ; dừng đỗ xe đúng quy định; đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô, xe gắn máy; không vi phạm quy định về nồng độ cồn khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông;

- Tuân thủ hiệu lệnh và chỉ dẫn của người điều khiển giao thông, đèn tín hiệu, biển báo hiệu, vạch kẻ đường.

- Điều khiển phương tiện cơ giới tham gia giao thông có giấy phép, chứng chỉ chuyên môn phù hợp; phương tiện bảo đảm tiêu chuẩn chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;

- Tự giác chấp hành quy định của pháp luật về trật tự an toàn giao thông, kể cả khi không có lực lượng tuần tra kiểm soát trên đường;

- Không thực hiện các hành vi có nguy cơ gây nguy hiểm cho mình và cộng đồng;

- Thực hiện các quy định, nội quy tại bến xe, bến tàu, bến phà và trên các phương tiện giao thông công cộng.

** Đối với cư dân sinh sống ven đường:*

Không lấn chiếm hành lang an toàn đường bộ, đường sắt, đường thủy; không sử dụng vỉa hè, lòng đường để buôn bán hàng hóa; phê phán, ngăn chặn các hành vi gây nguy hiểm cho người tham gia giao thông như: rải đinh trên đường; ném đất, đá lên tàu hỏa; xả rác, nước thải ra đường...

** Đối với lực lượng chức năng khi thực hiện nhiệm vụ bảo đảm trật tự an toàn giao thông:*

- Thực hiện đầy đủ nhiệm vụ được giao với tinh thần trách nhiệm cao;
- Kiên quyết xử lý các hành vi vi phạm theo đúng quy định của pháp luật;
- Không sách nhiễu hoặc tiêu cực khi thi hành công vụ;
- Tận tình giúp đỡ người tham gia giao thông khi gặp hoạn nạn.
- Giúp đỡ người tàn tật, trẻ em và người cao tuổi.

Có kế hoạch quản lý chặt chẽ đội ngũ hành nghề lái xe, Quy định người hành nghề “xe ôm ” phải có địa bàn hoạt động, thông báo giá cả cho khách đi xe, tránh hiện tượng tranh giành khách, gây mất trật tự. Công an, phường xã có trách nhiệm quản lý chặt chẽ hồ sơ của những người hành nghề “xe ôm”.

- Một trong những nguyên nhân căn bản làm cho tình trạng TNGT diễn biến phức tạp và gia tăng trong những năm gần đây là do ý thức chấp hành luật lệ giao thông còn rất hạn chế (80% vụ TNGT là do người tham gia giao thông vi phạm các quy tắc về đảm bảo trật tự ATGT). Do vậy, phải coi trọng công tác tuyên truyền hướng dẫn luật giao thông, nâng cao ý thức tự giác chấp hành luật lệ giao thông cho mọi tầng lớp nhân dân nhất là những người phạm tội trở lại với cộng đồng, họ thường hối hận hậu quả do mình gây ra nên tuyên truyền thường có hiệu quả cao hơn.

- Trước hết, các cơ quan chức năng và chính quyền các cấp, Ban an toàn giao thông tỉnh phải tăng cường hơn nữa trách nhiệm của mình trong việc tuyên truyền phổ biến luật lệ về đảm bảo trật tự ATGT cho nhân dân, các ngành, các đoàn thể có kế hoạch tuyên truyền cho các thành viên, hội viên của tổ chức mình. Công tác tuyên truyền phổ biến luật lệ ATGT phải được xã hội hoá, được truyền thông rộng rãi trong đời sống cộng đồng và phải được cải tiến phương pháp, nội dung, hình thức phù hợp với trình độ dân trí, đặc điểm của dân cư, tính chất nghề nghiệp....đảm bảo cho nhân dân dễ nhớ, dễ hiểu và nâng cao ý thức tự giác chấp hành.

- Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về TTATGT với nhiều hình thức và nội dung phù hợp với mọi đối tượng tham gia giao thông để nhân dân hiểu, đồng thuận ủng hộ và tham gia tích cực thực hiện các giải pháp mạnh, đồng tình ủng hộ các lực lượng chức năng thực hiện nhiệm vụ; thực hiện nếp sống "văn hoá giao thông". Đi đôi với biểu dương, phổ biến kinh nghiệm tập thể, cá nhân điển hình tốt trong công tác bảo đảm TTATGT cần phân tích, làm rõ trách nhiệm của các cấp, các ngành, lên án các hành vi cố ý vi phạm, coi thường kỷ cương, phép nước trong lĩnh vực bảo đảm TTATGT.

- Đưa “văn hoá giao thông” vào nội dung cuộc vận động "Toàn dân đoàn kết xây dựng đời sống văn hoá ở nơi dân cư". Phải coi việc chấp hành pháp luật về TTATGT là một tiêu chuẩn đánh giá chất lượng tổ chức đảng và phân loại đảng viên; không xét thi đua khen thưởng đối với cán bộ, đảng viên, công chức, hội viên... vi phạm pháp luật về TTATGT.

3.2.3. Giải pháp liên quan đến hoạt động của các cơ quan quản lý và cơ quan bảo vệ pháp luật

3.2.3.1. Các giải pháp về hệ thống chính sách và pháp luật

- Hoàn thiện hệ thống pháp luật: phải sửa đổi bổ sung hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ để tạo hành lang pháp lý cho việc đảm bảo TTATGT, tai nạn giao thông và phòng ngừa tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB. Rà soát các văn bản pháp luật hiện hành, kịp thời bổ sung những quy định chưa hợp lý, đồng thời bổ sung những quy định mới để kịp thời điều

chính những vấn đề giao thông mới phát sinh trong thực tế như vấn đề quản lý xe máy điện và xe ô tô điện như hiện nay.

Cần tăng nặng các hình thức xử phạt bổ xung trong xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực đảm bảo TTATGT cũng như luật hình sự tăng nặng hình phạt đối với tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB. Tiếp tục nghiên cứu đề xuất bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật về TTATGT. Nâng cao mức phạt, áp dụng các hình thức xử phạt bổ sung (tịch thu xe, tạm giữ phương tiện), đảm bảo đủ mức cưỡng chế, răn đe; yêu cầu chủ xe ô tô mở và duy trì tài khoản tại Ngân hàng với giá trị tài khoản là 20 triệu đồng, coi đây là điều kiện bắt buộc để ô tô tham gia giao thông; rút gọn các thủ tục xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT, bãi bỏ nộp tiền vi phạm hành chính về TTATGT tại kho bạc, thay thế bằng hình thức xử phạt thông qua tài khoản, phạt trực tiếp bằng tem xử phạt vi phạm về TTATGT; nâng thẩm quyền xử phạt cho cán bộ chiến sỹ Cảnh sát giao thông; xử phạt bằng hình ảnh ghi nhận vi phạm TTATGT; thay đổi việc thông báo vi phạm TTATGT về cơ quan, nơi cư trú bằng hình thức đăng tải trên báo, đài. Nghiêm cấm lãnh đạo các cấp, cán bộ công chức can thiệp việc xử phạt vi phạm hành chính về TTATGT.

Cơ quan quản lý nhà nước cũng cần nghiên cứu xem xét thay đổi nghị định số 95 của chính phủ ban hành ngày 30/10/2009 về niên hạn sử dụng của xe cơ giới đường bộ theo nghị định này thì niên hạn sử dụng không áp dụng đối với xe mô tô, xe gắn máy, xe ô tô đến 9 chỗ ngồi, xe máy chuyên dùng, xe rơ mooc, sơ mi rơ mooc. Thực tế trong công tác tuần tra kiểm soát của lực lượng cảnh sát giao thông thấy có những phương tiện xe ô tô dưới 9 chỗ ngồi sản xuất từ những năm 1960 vẫn đưa ra sử dụng nguy cơ tiềm ẩn TNGT là rất cao.

3.2.3.2. Nâng cao trách nhiệm cũng như hiệu quả công việc của người thực thi công vụ

- Các trung tâm kiểm định và kiểm định viên cũng cần nâng cao trách nhiệm trong công việc không nên tạo điều kiện cho những phương tiện không đủ điều kiện khi tham gia giao thông lưu hành trên các tuyến đường.

- Các lực lượng chức năng phải thường xuyên phối hợp trong công tác để kịp thời bổ sung hỗ trợ cho nhau trong công tác đảm bảo TTATGT.

- Nâng cao trình độ giáo viên dạy lái, loại bỏ số giáo viên dạy lái xe không có nghiệp vụ sư phạm, hoặc thiếu đạo đức, thường hay gắt gỏng, cho học sinh học lái không đúng kỹ năng thao tác không tuân theo các quy tắc khi tham gia giao thông

- Các trung tâm sát hạch, sát hạch viên cũng như cơ quan cấp, đổi giấy phép lái xe cần thực hiện đúng nguyên tắc thi cấp đổi đúng quy định tránh những sơ hở thiếu sót mà để gây hậu quả nghiêm trọng.

- Từng bước tăng cường, bổ sung bảo đảm đủ biên chế, trang thiết bị phục vụ cho công tác tuần tra, kiểm soát của các lực lượng; tăng cường tính giáo dục, răn đe đối với các đối tượng tham gia giao thông mà ý thức tự giác chấp hành pháp luật còn rất kém. Đồng thời tăng cường giáo dục chính trị, nâng cao phẩm chất đạo đức cho các lực lượng chức năng nhằm xây dựng hình ảnh người cán bộ, chiến sỹ có văn hóa, gần gũi với nhân dân. Xử lý nghiêm cán bộ, chiến sỹ thiếu tinh thần trách nhiệm, lợi dụng chức vụ quyền hạn có biểu hiện tiêu cực, sách nhiễu, gây phiền hà cho nhân dân và kiểm điểm trách nhiệm liên đới của lãnh đạo chỉ huy các đơn vị; thực hiện phân công Cảnh sát giao thông chịu trách nhiệm đảm bảo trật tự an toàn giao thông từng tuyến đường; có chế độ khen thưởng kịp thời những cán bộ chiến sỹ mẫn cán và hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ. Ngoài ra, tiến hành rà soát luân chuyển, không bố trí làm nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát, những vị chí nhạy cảm hoặc đưa ra khỏi lực lượng những cán bộ chiến sỹ hạn chế về năng lực, có biểu hiện, dư luận vi phạm quy trình công tác và Điều lệnh Công an nhân dân.

- Việc tuyên truyền, hướng dẫn luật lệ với việc xử phạt nghiêm túc các hành vi vi phạm về quy tắc ATGT có mối quan hệ chặt chẽ, tác động tích cực đến đối tượng điều khiển phương tiện tham gia giao thông, làm cho việc chấp hành luật giao thông trở thành nếp sống văn minh của mọi tầng lớp nhân dân trong cộng đồng, góp phần làm giảm các vụ TNGT và giảm tội phạm VPQĐ về ĐKPTGTĐB.

- Thực tế trong công tác kiểm soát và xử lý các vi phạm trong thời gian qua trên địa bàn tỉnh Lai Châu còn bỏ nhiều lỗi như: Vi phạm tốc độ, đón trả khách không đúng quy định, xe khách chạy vòng vo, tránh vượt không đúng quy định... Sự phối hợp giữa lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát trật tự (113), Thanh tra giao thông còn hạn chế, chưa làm hết nhiệm vụ trong việc tuần tra, kiểm soát. Tình hình TNGT trong những năm tới còn diễn biến hết sức phức tạp, trách nhiệm phòng ngừa, đến tranh ngăn chặn TNGT là của mọi tầng lớp trong xã hội, trong đó ngành Công an và ngành Giao thông vận tải là nòng cốt. Các lực lượng của 2 ngành này cần phối hợp làm tốt một số nội dung sau đây:

- Tập trung kiểm tra, xử phạt nghiêm, triệt để mọi vi phạm, đặc biệt chú ý các lỗi vi phạm phổ biến là nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông như: Chạy quá tốc độ, tránh vượt ẩu, không có giấy phép lái xe hoặc giấy phép lái xe không phù hợp, phương tiện khi tham gia giao thông không đảm bảo an toàn kỹ thuật, chở quá số người quy định, Xe mang biển số giả...

- Xây dựng kế hoạch tuần tra, kiểm soát theo từng chuyên đề, theo thời gian, theo mùa, theo tuyến đường, tập trung vào những thời gian, địa bàn, tuyến đường thường xuyên xảy ra TNGT.

- Xây dựng và triển khai phương án chống đua xe trái phép, huy động sự vào cuộc của các cấp, các ngành của toàn xã hội, lấy nòng cốt là gia đình, nhà trường, Đoàn thanh niên tham gia giáo dục, quản lý thanh niên, đấu tranh chống đua xe trái phép, kiên quyết xử lý nghiêm các đối tượng đua xe trái phép để ngăn chặn tệ nạn này.

- Tham mưu cho Ủy ban nhân dân các cấp thực hiện nghiêm túc việc lập lại hành lang ATGT đường bộ. Quản lý hành lang ATGT đường bộ và hè đường phố; không được cấp đất, cho phép kinh doanh, buôn bán, nơi để xe vi phạm hành lang ATGT và chiếm dụng trái phép lòng đường, hè phố; trường hợp vi phạm phải xử lý nghiêm.

- Thực hiện giám sát thường xuyên, có chế tài xử phạt đủ mạnh với các đối tượng sử dụng rượu - bia quá nồng độ cho phép khi điều khiển phương tiện giao thông và hành vi điều khiển xe mà trong cơ thể có chất ma túy. Không đủ

tính táo hoặc quá hung phấn khi điều khiển phương tiện là một trong những nguyên nhân cơ bản, chủ yếu gây ra tai nạn giao thông hiện nay, do đó lực lượng chức năng cần giám sát thường xuyên, chặt chẽ, linh hoạt và có chế tài xử phạt thật nặng với các đối tượng sử dụng rượu - bia quá nồng độ cho phép và điều khiển xe mà trong cơ thể có chất ma túy. Trong một số trường hợp, lực lượng cảnh sát giao thông có thể tạm giữ trong điều kiện an toàn, khi đủ điều kiện mới cho các đối tượng tiếp tục tham gia giao thông.

- Kịp thời phát hiện xử lý hoặc đề xuất các giải pháp khắc phục các điểm đen và các vị trí tiềm ẩn gây tai nạn giao thông ở các tuyến quốc lộ, tỉnh lộ, đường liên huyện và các giao lộ ở nội thị, chỉ đạo rà soát bổ sung đầy đủ kịp thời các loại biển báo giao thông đường bộ. Tiếp tục thực hiện có hiệu quả Quyết định số; 1856/2007/QĐ- TTg của Thủ tướng Chính phủ và chỉ đạo của UBND tỉnh về kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đặc biệt quan tâm chống tình trạng lấn chiếm hành lang an toàn giao thông.

- Cần điều tra, xử lý nghiêm các hành vi xâm phạm công trình giao thông, cản trở giao thông, đề nghị truy tố những người có hành vi thiếu tinh thần trách nhiệm trong việc khắc phục các “điểm đen” giao thông là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến các vụ TNGT đặc biệt nghiêm trọng đủ yếu tố cấu thành tội phạm.

- Tăng cường công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT. Mở các đợt cao điểm tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm trong dịp Hè, Tết dương lịch, lễ Noel, Tết nguyên đán... Nhất là đối với phương tiện vận chuyển hành khách; tập trung xử lý nghiêm khắc các hành vi vi phạm là nguyên nhân gây tai nạn giao thông như vi phạm tốc độ, tránh vượt không đúng quy định, đi không đúng phần đường (thường gọi là hành vi phóng nhanh, vượt ẩu) và các hành vi khác như không đảm bảo tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật, sử dụng rượu bia quá quy định khi điều khiển phương tiện, đi mô tô, xe máy không đội mũ bảo hiểm...

- Lực lượng chức năng cần tăng cường công tác tuần tra kiểm soát phát hiện và xử lý đúng người đúng lỗi vi phạm, tạo sự công bằng cho mọi người khi chấp hành pháp luật. Bên cạnh đó trách nhiệm của người thi hành công vụ cũng

cần phát huy và nâng cao hơn nữa trong công việc không để tình trạng dung túng bao che cho các hành vi vi phạm như bao che cho xe qua tải , xe hết hạn kiểm định, xe tự chế... gây mất trật tự an toàn giao thông, là nguy cơ cao dẫn đến TNGT cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB.

- Trước tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB có diễn biến phức tạp ở những vùng nông thôn và vùng sâu vùng xa. Lực lượng công an cơ sở cần tiếp tục phát huy vai trò nòng cốt trong đảm bảo an ninh nông thôn. Cần tiếp tục tham mưu thực hiện có hiệu quả Chỉ thị 48 – CT/TW ngày 22/10/2010 của chính phủ về “Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác phòng chống tội phạm trong tình hình mới”; Chủ động, kịp thời đề xuất với cấp ủy chính quyền địa phương huy động sức mạnh của cả hệ thống chính trị, của toàn dân chung tay xây dựng và đẩy mạnh phong trào toàn dân bảo vệ an ninh tổ quốc. Tiếp tục thực hiện có hiệu quả Nghị định số 06/NĐ – CP ngày 21/1/2014 của chính phủ quy định “Biện pháp vận động quần chúng bảo vệ an ninh quốc gia, giữ gìn trật tự an toàn xã hội” Chỉ thị số 09/ CT – BCA ngày 19/08/2014 của bộ công an về “Đẩy mạnh phong trào toàn dân bảo vệ an ninh tổ quốc trong đồng bào dân tộc”. Tổ chức thực hiện có hiệu quả Chỉ thị số 09-CT/TW, ngày 1/12/2011 của Ban bí thư Trung ương Đảng về “Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với phong trào toàn dân bảo vệ an ninh tổ quốc trong tình hình mới”; đổi mới hình thức, nội dung, biện pháp xây dựng phong trào toàn dân tham gia phòng ngừa, phát hiện tố giác và đấu tranh chống tội phạm và tệ nạn xã hội. Tập chung củng cố nâng cao năng lực và sức chiến đấu cho lực lượng công an xã, bảo vệ dân phố, thường xuyên mở lớp bồi dưỡng kiến thức nghiệp vụ chuyên đề đảm bảo trật tự an toàn giao thông cũng như kỹ năng giải quyết các tình huống khi gặp phải cho các lực lượng này.

- Cơ quan công an phải thường xuyên trực cung cấp thông tin đường dây nóng để kịp thời tiếp nhận thông tin trình báo tố giác tội phạm cũng như ghi nhận thông tin trình báo về tình hình trật tự an toàn giao thông để kịp thời giải quyết những điểm nóng cũng như thông tin phức tạp về TTATGT như tổ chức đua xe trái phép, cô vũ đua xe trái phép, điều khiển xe lạng lách đánh võng trên

đường hay những thông tin phản ánh về những việc làm tiêu cực của lực lượng chức năng nhằm bao che dung túng cho các hoạt động vận tải, gây ảnh hưởng đến tình hình TTATGT cũng như là nguy cơ tiềm ẩn TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB và cũng để xây dựng lực lượng chính quy tinh nhuệ và từng bước hiện đại.

- Có chế độ hỗ trợ đặc thù cho những người làm công tác đảm bảo TTATGT để họ có trách nhiệm hơn nữa trong công tác tránh những biểu hiện sách nhiễu tiêu cực.

- Các tổ chức và cá nhân được giao nhiệm vụ kiểm tra giám sát việc thực thi công vụ của những lực lượng đảm bảo trật tự an toàn giao thông cần phải phát huy hết vai trò nhiệm vụ kiểm tra, giám sát, để lực lượng này không thể lợi dụng chức vụ quyền hạn làm sai những quy định của nhà nước.

3.2.3.3. Giải pháp về tổ chức bộ máy nhà nước, quản lý nhà nước

Đây là giải pháp nhằm hoàn thiện tổ chức bộ máy nhà nước thực thi công vụ đảm bảo TTATGT. Tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB có liên quan mật thiết tới tình hình TTATGT, liên quan đến tội phạm là liên quan đến điều tra, truy tố, xét xử và pháp lệnh tổ chức điều tra hình sự.

Công an, Viện kiểm sát, Tòa án trong công tác điều tra, truy tố, xét xử đối với các vụ án về TNGT; kiên quyết khởi tố điều tra để xử lý về hình sự với những đối tượng vi phạm Luật giao thông đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng; không lấy việc đền bù, các bên tự thỏa thuận, khắc phục thiệt hại của người có lỗi với nạn nhân để miễn truy cứu trách nhiệm hình sự.

Tai nạn giao thông nói chung, tại nạn giao thông nghiêm trọng nói riêng đều gây ra những thiệt hại nhất định về tính mạng, Sức khỏe con người và tài sản, gây cảnh đau thương, mất mát cho nhiều gia đình, gây ảnh hưởng xấu đến trật tự an toàn xã hội, gây tâm lý lo lắng cho người dân trong việc đi lại, gây thiệt hại đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của địa phương... Vì vậy, việc điều tra, làm rõ nguyên nhân, diễn biến vụ tại nạn, xử lý nghiêm minh những vụ vi phạm pháp luật gây TNGT là một trong những yêu cầu quan trọng khi một vụ tại nạn giao thông xảy ra. Để giải quyết tình trạng trên, cần có sự phối hợp chặt

chẽ giữa các cơ quan bảo vệ pháp luật của tỉnh Lai Châu: Công an, Viện kiểm sát, Toà án trong công tác điều tra, truy tố, xét xử đối với các vụ TNGT gây hậu quả nghiêm trọng theo hướng: Kiên quyết khởi tố điều tra để xử lý bằng hình thức hình sự đối với bị can trong các vụ án TNGT đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng, nhằm đề cao tính nghiêm minh của pháp luật và tác dụng giáo dục, răn đe người phạm tội; ngăn ngừa tái phạm.

Ngành y tế phải thực hiện nghiêm quy chế phối hợp giữa Bộ Y Tế và Bộ Công An trong ĐTGQTNGT để một phần xác định nguyên nhân dẫn đến TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB, đồng thời việc giám định xác định tỷ lệ thương tật cũng là khâu quan trọng mà ngành y tế cần thực hiện để xác định mức độ thiệt hại, để các cơ quan chức năng đấu tranh phòng chống tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB đưa ra xử lý trước pháp luật.

Hàng năm phải đưa một số vụ TNGT đường bộ và một số bị can phạm tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB điển hình, nhất là các vụ gây tai nạn bỏ chạy không cứu giúp người bị nạn, các vụ có lỗi về phía nạn nhân nhưng cố tình khiêu kiện, gây mất trật tự xã hội ra xét xử lưu động và tuyên truyền rộng rãi trên các phương tiện thông tin đại chúng để răn đe, giáo dục. Thể hiện tính nghiêm minh của pháp luật.

Các cơ quan quản lý nhà nước phải xác định rõ danh giới hành lang pháp lý cho việc định lượng giữa mức độ để xử lý hành chính và mức độ để xử lý bằng hình sự để tránh bỏ lọt lỗi vi phạm và bỏ lọt tội phạm.

Nâng cao hiệu quả của công tác quản lý nhà nước trên lĩnh vực đảm bảo trật tự an toàn giao thông, không để những sơ sẩy của khâu quản lý nhà nước mà ảnh hưởng đến tình hình trật tự an toàn giao thông cũng như TNGT và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB.

Tăng cường giáo dục chính trị, tư tưởng nhằm thay đổi nhận thức huy động sự vào cuộc của lãnh đạo chính quyền các cấp, các ngành, các đoàn thể trên địa bàn Lai Châu cùng vào cuộc trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông và phải coi đây cũng là một nhiệm vụ như những nhiệm vụ chính trị khác cần phải thực hiện.

Đề cao vai trò của người đứng đầu các cấp chính quyền đoàn thể trong việc chỉ đạo thực hiện những biện pháp nhằm giảm dần vi phạm đả lòi tai nạn trong đó cũng nên quy trách nhiệm, phê và tự phê nghiêm túc đối với cán bộ Đảng viên để quân chúng noi theo.

Cần phải có quy chế phối hợp cũng như có quy chế giám sát việc thực thi công vụ của những cơ quan cũng như cán bộ các cấp bộ ngành được gia trách nhiệm thực thi công vụ trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông, và cũng tạo điều kiện thuận lợi nhất cho việc giám sát của quân chúng nhân dân về thái độ cũng như việc thực hiện chức trách nhiệm vụ của những cán bộ được giao nhiệm vụ tránh những biểu hiện lợi dụng chức vụ quyền hạn trục lợi cá nhân ảnh hưởng đến tổ chức, cơ quan.

Đề **“nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý hành chính của lực lượng CAND”** thực hiện nghiêm túc sự chỉ đạo của lãnh đạo Bộ công an là **“Xác định cái gì có lợi cho dân, cho doanh nghiệp, phục vụ tốt cho hoạt động nghiệp vụ của các mặt công tác Công an thì tổ chức làm”**. Đồng thời giúp phần thực hiện có hiệu quả các hiệu quả các giải pháp cấp bách nhằm kiềm chế tai nạn giao thông. Công tác quản lý hành chính trên lĩnh vực bảo đảm TTATGT phải được triển khai thực hiện đồng bộ, không riêng ở một cấp, một ngành mà phải có sự phối hợp đồng bộ, trước hết phải cải cách ngay từ cơ quan cấp trên, từ khâu tham mưu ban hành văn bản pháp quy. Nếu ban hành văn bản sai dẫn đến cấp dưới thực hiện sai, ban hành văn bản không trật chẽ, cấp dưới khó giải quyết, gây phiền hà cho nhân dân, tạo kẽ hở để các đối tượng lợi dụng.

Trước hết phải chọn cán bộ tham mưu ban hành văn bản pháp quy ở tất cả các cấp, các ngành có liên quan, cán bộ phải có trình độ kiến thức xã hội, am hiểu luật pháp Quốc tế, Pháp luật của Việt nam, được trải qua thực tế công tác có kinh nghiệm, khi được giao soạn thảo văn bản phải tâm huyết với công việc, đặt mình vào cương vị của từng đối tượng cụ thể, tìm ra mâu thuẫn và có hướng giải quyết. Mặt khác việc ban hành các văn bản pháp quy để thực hiện chủ trương chỉ đạo của Đảng và nhà nước.

Nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về TTATGT. Trong đó, tăng cường quản lý hoạt động vận tải, nhất là vận tải bằng ô tô và vận tải hành khách, khách du lịch bằng phương tiện thủy. Hiện nay 80% vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng do xe chở khách tư nhân và doanh nghiệp nhỏ gây ra; Tổ chức nhân rộng các mô hình doanh nghiệp vận tải hành khách lớn, có uy tín...Thắt chặt điều kiện tiêu chuẩn theo hướng chỉ doanh nghiệp đạt chuẩn mới được kinh doanh vận tải khách, vận chuyên khách đường dài; xe tư nhân và doanh nghiệp nhỏ chỉ vận tải khách đường ngắn trong tỉnh và tỉnh liền kề.

Rà soát tất cả các trung tâm đào tạo lái xe, kiên quyết xử lý, kể cả thu hồi giấy phép các trung tâm đào tạo không đảm bảo tiêu chuẩn theo quy định, các trung tâm đào tạo có tỷ lệ lái xe vi phạm cao. Bổ sung nội dung đào tạo đạo đức lái xe, thực hành nâng cao kỹ năng tay lái; phải học tập trung về luật giao thông, đảm bảo chất lượng; học thật, thi thật, chấm dứt tình trạng tình trạng bằng thật nhưng chất lượng "giả". Lực lượng cảnh sát giao thông phải có trách nhiệm phối hợp với đơn vị chức năng của Bộ Giao thông Vận tải trong việc đào tạo, kiểm tra, sát hạch lái xe.

Các cơ sở đào tạo phải thực hiện nghiêm quy chế tuyển sinh đào tạo tránh trường hợp chạy đua theo số lượng mà bỏ qua chất lượng dẫn đến thiếu kỹ năng cũng như các hiểu biết của người điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông.

Ngoài việc nâng cao chất lượng đào tạo và sát hạch, Bộ Giao thông vận tải và Cục đường bộ Việt nam cần đổi mới chương trình đào tạo và câu hỏi bộ đề thi dùng cho sát hạch. Tránh tình trạng học “vẹt” để đối phó với sát hạch nhằm được cấp giấy phép lái xe, dẫn đến khi tham gia giao thông không thuộc biển báo, không áp dụng đúng luật trên các ngã 3, ngã 4...

Theo quy định mỗi người khi thi mới và đổi giấy phép lái xe (giấy phép lái xe Ô tô có giá trị 3,5 hoặc 10 năm) phải đảm bảo sức khỏe theo quy định của Bộ Y tế. Thực tế trong thời gian qua, công tác khám sức khỏe cho lái xe chỉ mang tính hình thức, chủ yếu là dịch vụ kiếm tiền cho đội ngũ y, bác sỹ và các cơ sở y tế. Nhiều lái xe nghiện hút, tiêm chích ma

tuý, sức khoẻ không đủ tiêu chuẩn... Vẫn có giấy chứng nhận sức khoẻ hợp lệ, dẫn đến nhiều vụ TNGT do những đối tượng này gây nên. Pháp luật chưa có quy định trách nhiệm về lĩnh vực này nên đây là điều khó khăn nhất cho công tác cấp giấy phép lái xe cho tỉnh Lai Châu nói riêng và toàn quốc nói chung.

3.2.4. Giải pháp về khoa học công nghệ, cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ và phương tiện giao thông đường bộ

3.2.4.1. Các giải pháp về khoa học công nghệ

- Đẩy mạnh việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ vào công tác giữ gìn TTATGT như xây dựng hệ thống camera giám sát để ghi nhận, xử lý các hành vi vi phạm TTATGT, áp dụng việc bắt buộc chủ phương tiện xe cơ giới đường bộ khi đăng ký xe phải cung cấp số tài khoản của mình ở ngân hàng để nếu vi phạm xử lý xử phạt thông qua tài khoản ngân hàng. Tuyên truyền sâu rộng trang thông tin quản lý giấy phép lái xe của ngành giao thông để không còn tình trạng sử dụng giấy phép lái xe giả.

- Các cơ quan chức năng cần phải kết nối công nghệ trong quá trình xử lý vi phạm hay kiểm định hay thi cấp đổi giấy phép lái xe để tránh những sơ hở mà các đối tượng lợi dụng đồng thời cũng tạo điều kiện thuận lợi cho việc quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

- Tập trung nghiên cứu và ứng dụng công nghệ thông tin vào cảnh báo nguy hiểm nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông, các phương tiện kinh doanh vận tải bắt buộc phải được lắp thiết bị giám sát hành trình để ứng dụng công nghệ thông tin trong việc quản lý hoạt động của các loại phương tiện này.

3.2.4.2. Các giải pháp về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ

Hạ tầng giao thông đường bộ phải đáp ứng kịp thời so với sự phát triển của kinh tế xã hội của địa bàn tỉnh Lai Châu nói chung và tình hình TTATGT và thực trạng tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB nói riêng để thực hiện vấn đề này đối với địa bàn Lai Châu cần:

+ Việc quy hoạch hệ thống giao thông, nhất thiết phải đồng bộ, khoa học. Đường giao thông phải trả lại hoàn toàn chức năng, nhiệm vụ cho nó. Kiên quyết loại bỏ tất cả các yếu tố xâm hại, cản trở giao thông. Nên mở rộng hành

lang an toàn, nhất là các khu đông dân cư. Đường mở rộng đến đâu nhất thiết phải có đường dân sinh, lối thoát cho người đi bộ và đi xe thô sơ và phải có hành lang ATGT.

+ Tập trung rà soát lại tất cả hệ thống hiện báo hiệu đường bộ, loại bỏ các biển báo không hợp lý, chỉnh, sửa, bổ sung lại các hiện báo sao cho phù hợp với điều kiện thực tế và mức độ an toàn giao thông. xây dựng hệ thống đèn điều khiển giao thông tại những nơi giao cắt nguy hiểm.

+ Đối với các giao cắt động mức khác lắp đặt hệ thống đèn báo hiệu đường bộ, với phía đường phụ làm các định mập mờ.

+ Đối với việc quy định tốc độ chạy xe là cần thiết, để giảm tai nạn giao thông có nguyên nhân do tốc độ, tuy nhiên hiện nay phần lớn các tuyến đường trong cả nước nói chung và của Lai Châu còn nhiều bất hợp lý. Các tuyến quốc lộ Nhà nước đầu tư hàng nghìn tỷ đồng làm mới, nâng cấp mở rộng mặt đường nhằm nâng cao tốc độ chạy xe. Tuy nhiên, việc quy định tốc độ chạy xe như hiện nay chưa thật hợp lý. việc quy định tốc độ chạy xe không hợp lý làm lãng phí tiền đầu tư làm mới đường,

Huy động nhiều nguồn lực, phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ đáp ứng kịp thời nhu cầu đi lại sinh hoạt của bà con nhân dân cũng như nhu cầu giao lưu buôn bán thông thương giữa các vùng trong khu vực tây bắc và cả nước cũng như giao lưu thông thương với tỉnh Vân Nam Trung Quốc để phát huy mọi tiềm năng phát triển kinh tế văn hóa xã hội của tỉnh được coi là nghèo nhất cả nước như Lai Châu.

Khắc phục ngay những (điểm đen) tai nạn giao thông trên những điểm đen mà cơ quan chức năng xác định trên những tuyến đường như điểm đen cầu Bó Đun trên quốc lộ 32, điểm đen km75 quốc lộ 4D điểm đen của Lý Chiêu km 37 quốc lộ 4D.

Giải quyết dứt điểm tình trạng lấn chiếm lòng lề đường làm nơi kinh doanh buôn bán họp chợ hay tập kết vật liaaeuj xây dựng trả lại hành lang an toàn giao thông

Cần sớm đưa vào khai thác sử dụng tuyến đường Nùng Nàng – Nậm Tăm để giảm tải giao thông đường bộ trên tuyến đường tỉnh lộ 127 và rút ngắn khoảng cách quãng cũng như giảm được độ dốc siêu cao của tuyến đường cũ với bà con dân tộc thiểu số của 11 xã vùng thấp của huyện Sìn Hồ đối với trung tâm tỉnh Lai Châu.

Tổ chức phân làn đường phù hợp với tổ chức giao thông trên địa bàn đồng thời bổ sung phòng vệ cứng cho những điểm cua gấp trên những tuyến đường đèo dốc, cọc tiêu biển báo tín hiệu đèn giao thông phù hợp để kịp thời thông tin cảnh báo nguy hiểm cho người điều khiển phương tiện giao thông kịp thời xử lý tình huống giao thông khi gặp phải.

3.2.4.3. Các giải pháp nâng cao chất lượng phương tiện cơ giới đường bộ

Như đã phân tích ở trên, tại nạn giao thông nguyên nhân chủ yếu do người điều khiển phương tiện giao thông, nhưng phương tiện cũng là một trong những nguyên nhân tác động gián tiếp đến tại nạn giao thông. Nhìn trên tổng thể chất lượng phương tiện và cơ cấu phương tiện không phù hợp là nguyên nhân góp phần làm gia tăng tai nạn giao thông. Đối với chất lượng phương tiện, phần đầu tất cả phương tiện giao thông đường bộ phải đạt tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định của quốc gia, phù hợp với nhu cầu vận tải, phù hợp với sức chịu tải của cầu đường, đảm bảo tiêu chuẩn về môi trường. Để kiểm soát và đạt được mục tiêu này trước tiên phải hiện đại hoá trạm đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ cả về nhân lực và trang thiết bị. Từng bước quy định cấm hoạt động đối với các loại phương tiện cơ giới quá niên hạn sử dụng, phương tiện tư đóng dựng...

Cần có quy chế phối hợp giữa hai ngành công an và ngành giao thông trong công tác quản lý kiểm định phương tiện giao thông cơ giới đường bộ để tránh trường hợp, phương tiện mục đích chính chỉ để lấy giấy kieme định nên bất chấp hành vi thủ đoạn thay đồ để được kiểm định rồi khi kiểm định xong lại trả lại gay mất an toàn cho phương tiện.

Ngành đăng kiểm phải thông báo kịp thời cho cơ quan công an để kịp thời làm các thủ tục thu hồi biển số cũng như đăng ký của xe hết niên hạn sử dụng

theo quy định khi chủ xe đến đăng kiểm phát hiện từ chối kiểm định những loại phương tiện hết niên hạn sử dụng này.

Tuyên truyền để cho chủ phương tiện tự giác chấp hành các quy định của pháp luật về đăng kiểm phương tiện xe cơ giới đường bộ, thấy được sự cần thiết của việc đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ khi tham gia giao thông và an toàn của những phương tiện khi được đăng kiểm đúng quy định.

Quản lý chặt chẽ những phương tiện giao thông cơ giới đường bộ được phép nhập khẩu vào Việt Nam nhất là những phương tiện giá rẻ và những phương tiện đã qua sử dụng, giá rẻ đồng nghĩa với chất lượng, xe cũ đã qua sử dụng đồng nghĩa với thiết bị an toàn không đảm bảo nhiều nước còn không dùng nữa nhưng vẫn đưa vào thị trường Việt Nam để tiêu thụ và xử dụng, không nên để Việt Nam là những bãi rác công nghiệp của các nước phát triển.

3.2.5. Giải pháp khắc phục điều kiện tự nhiên khí hậu vùng

Lai Châu có 273 km đường biên giới với cửa khẩu quốc gia Ma Lù Thàng và nhiều lối mở trên tuyến biên giới Việt – Trung trực tiếp giao lưu với các lục địa rộng lớn phía Tây Nam Trung Quốc; được gắn với khu vực tam giác kinh tế Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh bằng các tuyến Quốc lộ 4D, Quốc lộ 70, Quốc lộ 32 và đường thủy sông Đà. Lai Châu có tiềm năng để phát triển dịch vụ – thương mại, xuất nhập khẩu và du lịch, đồng thời, cũng có vị trí chiến lược hết sức quan trọng về quốc phòng, an ninh và bảo vệ chủ quyền biên giới quốc gia. Lai Châu nằm trong khu vực đầu nguồn và phòng hộ đặc biệt xung yếu của sông Đà, sông Nậm Na và sông Nậm Mu, điều tiết nguồn nước trực tiếp cho các công trình thủy điện lớn trên sông Đà, đảm bảo sự phát triển bền vững cả vùn châu thổ sông Hồng. đường đèo dốc hẹp, quanh co, hiểm trở để giảm thiểu tai nạn giao thông cần lắp đặt đồng bộ hệ thống biển báo, cọc tiêu, mở rộng đường đèo núi, cắt cua, lắp gương cầu lồi ở những điểm che khuất tầm nhìn, tiềm ẩn nguy cơ xảy ra TNGT.

Đặc thù miền núi địa hình hiểm trở. Các tuyến đường tuy được đầu tư nâng cấp chưa nhiều, số km đường bộ có chất lượng kém chiếm tỷ trọng lớn, chưa đúng cấp kỹ thuật. Hệ thống cầu cống được xây dựng ở nhiều giai đoạn

khác nhau, sức chịu tải cũng khác nhau, nhiều cầu có trọng tải nhỏ không phù hợp với yêu cầu vận tải hiện nay; ở các huyện vùng sâu, vùng xa còn nhiều vị trí chưa có cầu hoặc ngầm tràn gây khó khăn cho phương tiện đi lại trong mùa mưa lũ. Nguồn hàng, nguồn khách không tập trung, sản xuất, kinh doanh tự phát, manh mún, kinh tế hàng hoá và công nghiệp không phát triển, hàng hoá chủ yếu là hàng tiêu dùng, khối lượng nhỏ do vậy đó hạn chế đến sự phát triển giao thông đường bộ. Mặt khác do địa hình vùng núi hiểm trở, nhiều đèo dốc, các tuyến đường hay bị sạt lở vào mùa mưa lũ, mặt đường hẹp, phân lớn dải đỏ dăm, chất lượng mặt đường thấp không đáp ứng được nhu cầu phát triển phương tiện, hoạt động phương tiện đặc biệt là phương tiện cá nhân đó làm cho tình hình TTAT giao thông ngày càng phức tạp, luôn tiềm ẩn nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông.

Việc quy hoạch hệ thống giao thông, nhất thiết phải đồng bộ, khoa học. Đường giao thông phải trả lại hoàn toàn chức năng, nhiệm vụ cho nó. Kiên quyết loại bỏ tất cả các yếu tố xâm hại, cản trở giao thông. Nên mở rộng hành lang an toàn, nhất là các khu đông dân cư. Đường mở rộng đến đâu nhất thiết phải có đường dân sinh, lối thoát cho người đi bộ và đi xe thô sơ.

Tập trung rà soát lại tất cả hệ thống hiện báo hiệu đường bộ, loại bỏ các biển báo không hợp lý, chỉnh, sửa, bổ sung lại các hiện báo sao cho phù hợp với điều kiện thực tế và mức độ an toàn giao thông. xây dựng hệ thống đèn điều khiển giao thông tại những nơi giao cắt nguy hiểm.

Cần lắp đặt hệ thống đèn tín hiệu vàng nhấp nháy tại các khu vực thương xuyên xảy ra hiện tượng sương mù dày đặc đồng thời tại những điểm này cơ quan chức năng cũng cần thay toàn bộ hệ thống phòng vệ mềm bằng hệ thống phòng vệ cứng nhằm làm giảm những thiệt hại đáng tiếc có thể xảy ra đối với người và phương tiện khi tham gia giao thông.

Tuyên truyền các kỹ năng xử lý tình huống khi đi đường đèo dốc quanh co, đường trơn trượt, đương có sương mù dày đặc, và các kỹ năng khác cho các lái xe khi đi trên những vùng có khí hậu khác biệt như vùng núi tây bắc.

KẾT LUẬN

Tai nạn giao thông và tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB đã và đang là thảm họa của toàn xã hội, nó đã cướp đi nhiều sinh mạng, tiêu hủy nhiều tài sản hơn bất kỳ một loại tai nạn nào khác. Qua nghiên cứu cho thấy, tình hình tai nạn giao thông đường bộ ở nước ta nói chung, tỉnh Lai Châu nói riêng đang có chiều hướng tăng dần hàng năm, đó là điều đáng quan tâm của toàn xã hội. Vấn đề tai nạn và thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ hết sức phức tạp, nó là kết quả của sự tương tác giữa ba thông số chính là con người (đi bộ, lái xe, hành khách), với môi trường (địa lý tự nhiên, hình thái xã hội) và tác nhân (xe cộ, cơ sở hạ tầng giao thông). Mỗi thông số phải được khảo sát riêng biệt, phân tích các mối quan hệ qua lại với nhau để đánh giá đúng tình hình, đúng nguyên nhân đích thực của tai nạn giao thông.

Tai nạn giao thông không chỉ là mâu thuẫn giữa cơ sở hạ tầng giao thông không đáp ứng được với sự phát triển quá nhanh của các loại phương tiện, mà còn là sản phẩm không tránh khỏi của mâu thuẫn trong mối quan hệ ý thức chấp hành của người tham gia giao thông, các phương tiện tham gia giao thông và hệ thống mạng lưới đường xá.

Để có những giải pháp phòng ngừa tai nạn giao thông vừa mang tính đột phá, giải quyết những vấn đề trước mắt, vừa mang tính cơ bản, lâu dài nhằm tạo sự chuyển biến mạnh mẽ, vững chắc về tình hình trật tự an toàn giao thông, góp phần thực hiện có hiệu quả chiến lược bảo đảm an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội, phục vụ công cuộc phát triển kinh tế - Xã hội, chiến lược xoá đói giảm nghèo, đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hóa đất nước của Đảng và Chính phủ. Việc nghiên cứu đề tài “tình hình” có ý nghĩa hết sức quan trọng và thiết thực, phục vụ đắc lực cho sự phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

Tuy nhiên, trong phạm vi đề tài này chúng tôi muốn sử dụng luận cứ đã nêu trên để phân tích thực trạng tai nạn giao thông đường bộ ở tỉnh Lai Châu và đưa ra giải pháp cụ thể phù hợp với đặc điểm tình hình trật tự an toàn giao thông của địa phương, nhằm nâng cao hiệu quả công tác bảo đảm trật tự an toàn giao

thông trong thời gian tiếp theo. Với thời gian hạn chế, tài liệu nghiên cứu chưa đầy đủ nên không tránh khỏi những thiếu sót, tôi rất mong được sự tham gia đóng góp ý kiến quý báu của các thầy cô giáo, đồng nghiệp và những người quan tâm đến vấn đề trật tự an toàn giao thông để đề tài được hoàn thiện và có tính khả thi.

Để có những giải pháp phòng ngừa tai nạn giao thông và tình hình tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB mang tính đột phá nhằm ổn định tình hình cần phải giải quyết những vấn đề trước mắt, vừa mang tính cơ bản, lâu dài nhằm tạo sự chuyển biến mạnh mẽ, vững chắc về tình hình trật tự an toàn giao thông, góp phần thực hiện có hiệu quả chiến lược bảo đảm an ninh chính trị trật tự an toàn xã hội.

Luận văn nghiên cứu “tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB trên địa bàn tỉnh Lai Châu, tình hình, nguyên nhân, điều kiện và các giải pháp phòng ngừa” có ý nghĩa hết sức quan trọng và thiết thực, nhìn nhận được tình hình trật tự an toàn giao thông, tai nạn giao thông cũng như tội VPQĐ về ĐKPTGTĐB tìm ra những nguyên nhân và điều kiện của tình hình để từ đó đưa ra những giải pháp phòng ngừa có hiệu quả góp phần phục vụ đắc lực cho sự phát triển kinh tế- xã hội của địa phương.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Bí thư Trung ương Đảng khóa XIII (2012), Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04/09/2012 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT đường bộ đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông
2. Ban an toàn giao thông tỉnh Lai Châu báo cáo năm 2011, 2012, 2013, 2014, 2015.
3. Ban bí thư (2003), chỉ thị số 22-CT/TW ngày 24/02/2003 về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông.
4. Bộ chính trị (2010), chỉ thị số 48/CT-TW ngày 22/10/2010 về sự tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác phòng chống tội phạm trong tình hình mới.
5. Bộ Công An (2011), Thông tư số 76/2011/TT-BCA ngày 22/11/2011 về quy định phân công trách nhiệm và quan hệ phối hợp trong công tác điều tra, giải quyết tai nạn giao thông của lực lượng cảnh sát nhân dân.
6. Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Bộ Tư pháp, Viện kiểm sát nhân dân tối cao và Tòa án nhân dân tối cao (2013), *Thông tư liên tịch số 09 /2013/TTLT-BCA-BQP-BTP-VKSNDTC-TANDTC ngày 28 tháng 8 năm 2013.*Hà Nội.
7. Chính phủ, Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29/6/2007 của Chính phủ về các giải pháp kiềm chế gia tăng và tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.
8. Chính phủ, Nghị định số 06/NĐ-CP ngày 21/1/2014 về Biện pháp vận động quần chúng bảo vệ an ninh quốc gia, giữ gìn trật tự an toàn xã hội; Quyết định số 800/QĐ-TTg về phê duyệt chương trình mục tiêu Quốc gia về xây dựng nông thôn mới giai đoạn 2010-2020.
9. Chính phủ, Nghị định số 34/2010/NĐ-CP của chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

10. Chính phủ, Nghị định số 71/2012/NĐ-CP ngày 19/9/2012 của chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.
11. Chính phủ, Nghị định số 171/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 của chính phủ về việc sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định 71/2012/NĐ/CP quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.
12. Cao Thị Oanh (chủ biên) (2010), Giáo trình luật hình sự Việt Nam Phần chung, Nxb Giáo dục Việt Nam, Hà Nội.
13. Cao Thị Oanh (chủ biên) (2010), Giáo trình luật hình sự Việt Nam Phần các tội phạm, Nxb Giáo dục Việt Nam, Hà Nội.
14. Công an tỉnh Lai Châu, Phòng Cảnh sát giao thông (2011 - 2015), *Báo cáo tổng kết công tác năm*, Lai Châu.
15. Công an tỉnh Lai Châu, Phòng Cảnh sát điều tra tội phạm về TTATXH (2001 - 2015), *Báo cáo tổng kết công tác năm*, Lai Châu.
16. Đinh Văn Quế (2005), *Bình luận khoa học chuyên sâu Bộ luật hình sự - Phần các tội phạm, Tập VII-Các tội xâm phạm quy định về an toàn giao thông*, Nxb Thành phố Hồ Chí Minh.
17. Phạm Văn Tĩnh - Nguyễn Văn Cảnh (2013) Một số vấn đề tội phạm học Việt Nam, Học Viện Cảnh Sát Nhân Dân, Hà Nội.
18. Phạm Văn Tĩnh – Nguyên nhân và điều kiện của tình hình tội phạm ở nước ta hiện nay – Mô hình lý luận, Tạp chí Nhà nước và pháp luật số 6/2008, tr.79.
19. Tòa án nhân dân tỉnh Lai Châu (2011-2015), *Báo cáo công tác ngành Tòa án nhân dân tỉnh Lai Châu*, Lai Châu.
20. Trần Hữu Tráng (2010), Tác động của kinh tế thị trường đến tình hình tội phạm và phòng ngừa tội phạm ở nước ta, Tạp chí luật học số 1/2010, tr 42-50
21. Trần Hữu Tráng (2011), Nạn nhân của tội phạm, Nxb Giáo dục Việt Nam, Hà Nội;

22. Trần Minh Hưởng (2002), *Tìm hiểu các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, trật tự quản lý hành chính*. Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội.
23. Thủ tướng chính phủ (2013) Chi thị số 12/CT-TTg ngày 23/6/2013 về việc tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn tai nạn giao thông nghiêm trọng trong hoạt động vận tải.
24. Thủ tướng chính phủ (2009), Quyết định số 1327/QĐ-TTg ngày 24/08/2009 về phê duyệt quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
25. Viện nghiên cứu Nhà nước và pháp luật (2000), *Tội phạm học Việt Nam. Một số vấn đề lí luận và thực tiễn*, Nxb CAND, Hà Nội;
26. Võ Khánh Vinh (2011), *Giáo trình tội phạm học*, Nxb CAND, Hà Nội;
27. Võ Khánh Vinh (2013), *Giáo trình tội phạm học*, Nxb CAND, Hà Nội;
28. Võ Khánh Vinh (2014), *Luật Hình sự Việt Nam phân các tội phạm*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội;
29. Võ Khánh Vinh (2006), *Bình luận khoa học Bộ luật tố tụng hình sự*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
30. Võ Khánh Vinh (1990), "Nguyên tắc cá thể hóa việc quyết định hình phạt", *Tòa án nhân dân*, (8).
31. Võ Khánh Vinh (1990), "Nghiên cứu tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của tội phạm khi quyết định hình phạt", *Tòa án nhân dân*, (12).
32. Khánh Vinh (chủ biên) (2002), *Giáo trình luật hình sự Việt Nam - Phần chung*, Đại học Huế - Trung tâm đào tạo từ xa. Nxb Công an nhân dân.
33. Nguyễn Xuân Yêm (2003), *Tội phạm học và phòng ngừa tội phạm*, Nxb CAND, Hà Nội.
34. Ủy ban an toàn giao thông quốc gia, Trang thông tin điện tử: www.antoangiaothong.gov.vn.