

Pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính đối với người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ - Thực trạng và kiến nghị hoàn thiện

Pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính đối với người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ - Thực trạng và kiến nghị hoàn thiện

Bài viết tập trung vào việc nhận diện những bất cập pháp lý về xử phạt vi phạm hành chính đối với người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ, từ đó, đề xuất một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính với nhóm hành vi này trong thời gian tới.

1. Nhận diện vi phạm hành chính của người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ và những điểm bất cập của pháp luật về xử phạt hành chính đối với nhóm hành vi vi phạm của người điều khiển xe mô tô

Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt (Nghị định số 100/2019/NĐ-CP); Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải; giao thông đường bộ, đường sắt; hàng không dân dụng (Nghị định số 123/2021/NĐ-CP), có hiệu lực từ ngày 01/01/2022; Thông tư số 15/2022/TT-BCA ngày 06/4/2022 của Bộ trưởng Bộ Công an, trong đó, có nội dung quy định về sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số 65/2020/TT-BCA ngày 19/6/2020 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về trình tự tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ... là những quy định căn bản làm cơ sở cho việc xử phạt hành vi vi phạm của người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ.

Vi phạm hành chính của người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ là hành vi có lỗi do cá nhân điều khiển xe mô tô thực hiện, vi phạm quy tắc giao thông đường bộ mà theo quy định của pháp luật phải chịu trách nhiệm hành chính. Vi phạm thể hiện dưới dạng hành động như: Chở người ngồi trên xe sử dụng ô (dù); điều khiển xe chạy dàn hàng ngang từ 03 xe trở lên; bấm còi trong thời gian từ 22 giờ ngày hôm trước đến 05 giờ ngày hôm sau, sử dụng đèn chiếu xa trong đô

thị, khu đông dân cư, trừ các xe ưu tiên đang đi làm nhiệm vụ theo quy định; điều khiển xe chạy quá tốc độ quy định... hoặc thể hiện dưới dạng không hành động như: Không sử dụng đèn chiếu sáng trong thời gian từ 19 giờ ngày hôm trước đến 05 giờ ngày hôm sau hoặc khi thời tiết có sương mù hay bị hạn chế tầm nhìn; xe không được quyền ưu tiên lắp đặt, sử dụng thiết bị phát tín hiệu của xe được quyền ưu tiên; gây tai nạn giao thông không dừng lại, không giữ nguyên hiện trường, bỏ trốn không đến trình báo với cơ quan có thẩm quyền, không tham gia cấp cứu người bị nạn... Các hành vi vi phạm cụ thể được mô tả trong Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP.

Tương ứng với hành vi vi phạm là hình thức xử phạt cảnh cáo, phạt tiền, các hình thức xử phạt bổ sung như tước quyền sử dụng giấy phép lái xe, tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm... Tại khoản 10 Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP quy định hình thức xử phạt bổ sung đối với người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ là tịch thu thiết bị phát tín hiệu ưu tiên lắp đặt, sử dụng trái quy định đối với 01 hành vi vi phạm; tước quyền sử dụng giấy phép lái xe đối với 53 hành vi vi phạm và tịch thu phương tiện đối với 04 hành vi vi phạm. Ngoài ra, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP cũng đã quy định biện pháp ngăn chặn nhằm ngăn ngừa hậu quả nghiêm trọng có thể xảy ra bằng hình thức tạm giữ phương tiện đối với 19 hành vi vi phạm quy tắc giao thông đường bộ của người điều khiển xe mô tô (theo khoản 1 Điều 82 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP). Ví dụ: Hành vi điều khiển xe trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn nhưng chưa vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc chưa vượt quá 0,25 miligam/1 lít khí thở (điểm c khoản 6 Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP) bị áp dụng hình thức xử phạt chính là phạt tiền từ 2.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng và áp dụng hình thức phạt bổ sung là tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 10 tháng đến 12 tháng (điểm đ khoản 10 Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP), tạm giữ phương tiện (điểm b khoản 1 Điều 82 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP). Như vậy, đối với người điều khiển xe mô tô thì phương tiện và giấy phép lái xe có ý nghĩa đặc biệt, nếu thiếu chúng, hành vi vi phạm không thể xảy ra. Do vậy, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP quy định các hình thức xử phạt bổ sung là tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính và tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có thời hạn là cần thiết nhằm góp phần ngăn ngừa, răn đe và trừng trị những cá nhân, tổ chức cố tình vi phạm.

Tuy nhiên, trong các quy định pháp luật còn có sự bất hợp lý, các chế tài xử phạt chưa tương thích với hành vi vi phạm đã làm cho người vi phạm “xem thường pháp luật”, làm hạn chế đến hoạt động xử phạt vi phạm hành chính đối với người điều khiển xe mô tô vi phạm, cụ thể:

Thứ nhất, tại điểm b khoản 1 Điều 125 Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) quy định việc tạm giữ phương tiện để ngăn chặn ngay

hành vi vi phạm hành chính mà nếu không tạm giữ sẽ gây hậu quả nghiêm trọng cho xã hội. Trên cơ sở này, Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP đã quy định tạm giữ phương tiện đối với 19 hành vi, nhóm hành vi vi phạm quy tắc giao thông đường bộ của người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy nhằm ngăn chặn ngay hành vi vi phạm hành chính, góp phần trừng trị, răn đe, ngăn ngừa vi phạm, hạn chế xảy ra những hậu quả nghiêm trọng cho xã hội. Tuy nhiên, một số hành vi của người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ như không đội mũ bảo hiểm cho người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy hoặc đội mũ bảo hiểm cho người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy không cài quai đúng quy cách khi điều khiển xe tham gia giao thông trên đường bộ; chở người ngồi trên xe không đội mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe máy hoặc đội mũ bảo hiểm cho người đi mô tô, xe máy không cài quai đúng quy cách, trừ trường hợp chở người bệnh đi cấp cứu, trẻ em dưới 06 tuổi, áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật (các điểm i, k khoản 2 Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP) hoặc chở theo từ 03 người trở lên trên xe (điểm b khoản 3 Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP) chỉ bị áp dụng hình thức xử phạt tiền mà không được pháp luật quy định biện pháp ngăn chặn tạm giữ phương tiện. Nếu chỉ áp dụng hình thức xử phạt tiền đối với những trường hợp này mà không áp dụng biện pháp ngăn chặn tạm giữ phương tiện thì chẳng khác nào thỏa hiệp với tư duy phạt và đồng ý cho tồn tại, chính vì thế, phương tiện tiếp tục được lưu hành. Người có thẩm quyền đang thi hành công vụ yêu cầu người có hành vi vi phạm hành chính đang diễn ra phải chấm dứt ngay hành vi vi phạm. Nhưng sau khi lập xong biên bản vi phạm hành chính, liệu chủ thể có thẩm quyền đang thi hành công vụ có thể kiểm soát được đầy đủ hoạt động, hành vi của người vi phạm không, hay người vi phạm sẽ tiếp tục không đội mũ bảo hiểm hoặc tiếp tục chở theo từ 03 người trở lên trên xe? Thực tế cho thấy, sau khi chủ thể có thẩm quyền đã chấn chỉnh, giáo dục, xử lý xong, nhưng nếu người vi phạm không có ý thức tự giác chấp hành thì đến vị trí ngoài tầm kiểm soát của chủ thể có thẩm quyền, họ lại tiếp tục hành vi vi phạm không đội mũ bảo hiểm, tiếp tục chở theo từ 03 người trở lên trên xe, do chưa có biện pháp ngăn chặn hiệu quả.

Thứ hai, có thể khẳng định, sau khi triển khai, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP đã thực sự đi vào cuộc sống, tạo được sự chuyển biến mạnh mẽ trong nhận thức, sự đồng tình, ủng hộ của mọi tầng lớp nhân dân. Nhất là quy định tăng mức tiền xử phạt, thời hạn tước quyền sử dụng giấy phép lái xe đối với người điều khiển xe trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn đã có sức răn đe người tham gia giao thông, mang lại những hiệu quả nhất định. Tuy nhiên, qua thực tiễn công tác xử phạt vi phạm hành chính, phát hiện một số trường hợp vi phạm khai báo không có hoặc “cô ý” khai báo không có giấy phép lái xe, hay bị mất giấy phép lái xe. Do đó, chủ thể có thẩm quyền chỉ áp dụng được hình thức xử phạt chính (phạt tiền), không áp dụng được hình thức xử phạt bổ sung (tước quyền sử dụng giấy phép lái xe).

Theo quy định tại Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, hành vi người điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xi lanh dưới 175 cm³ mà không có giấy phép lái xe thì bị phạt tiền từ 800.000 đồng đến 1.200.000 đồng (điểm a khoản 5 Điều 21); điều khiển xe mô tô hai bánh có dung tích xi lanh từ 175 cm³ trở lên, xe mô tô ba bánh mà không có giấy phép lái xe thì bị phạt tiền từ 3.000.000 đồng đến 4.000.000 đồng (điểm b khoản 7 Điều 21). Còn đối với vi phạm nồng độ cồn, tùy tính chất, mức độ vi phạm có thể áp dụng hình thức xử phạt bổ sung tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 10 tháng đến 12 tháng hoặc từ 16 tháng đến 18 tháng, thậm chí từ 22 tháng đến 24 tháng (các điểm đ, e, g khoản 10 Điều 6). Trong các hình thức trên thì hình thức tước quyền sử dụng giấy phép lái xe thể hiện sự nghiêm khắc hơn. Như vậy, có thể dẫn đến sự chuyên hóa là người có giấy phép lái xe sẽ khai báo là không có giấy phép lái xe để “tự nguyện” nộp phạt tiền. Đây là một “kẽ hở” của quy định pháp luật mà người vi phạm có thể lợi dụng để trốn tránh trách nhiệm hành chính mà chủ thể có thẩm quyền xử phạt đang gặp khó khăn trong thực tiễn xử phạt vi phạm hành chính hiện nay, nhất là quy định tăng hình thức xử phạt đối với người điều khiển xe vi phạm nồng độ cồn.

Thứ ba, một số thuật ngữ được sử dụng trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và Nghị định số 100/2019/NĐ-CP còn mang tính định tính, chưa được giải thích rõ ràng, như: Các thuật ngữ “lạng lách, đánh võng”, “rủ ga (net pô) liên tục”, “trẻ em”... Qua tra cứu một số từ điển như: Từ điển tiếng Việt, Từ điển Luật học, Từ điển Bách khoa Công an nhân dân... những thuật ngữ này không có khái niệm, giải thích nên tạo ra nhiều cách hiểu khác nhau, thiếu thống nhất, gây khó khăn khi áp dụng trong thực tiễn. Vì vậy, việc có xử phạt hay không phụ thuộc vào tư duy chủ quan của người có thẩm quyền xử phạt.

Thuật ngữ “trẻ em” theo Điều 1 Luật Trẻ em năm 2016 quy định “Trẻ em là người dưới 16 tuổi”. Như vậy, theo pháp luật Việt Nam thì trẻ em là người dưới 16 tuổi. Tại khoản 2 Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP quy định phạt tiền đối với người điều khiển xe thực hiện một trong các hành vi vi phạm (trừ một số trường hợp liên quan đến trẻ em) sau đây: Chở người ngồi trên xe không đội mũ bảo hiểm cho người đi mô tô hoặc đội mũ bảo hiểm cho người đi mô tô không cài quai đúng quy cách, trừ trường hợp chở người bệnh đi cấp cứu, trẻ em dưới 06 tuổi, áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật (điểm k); chở theo 02 người trên xe, trừ trường hợp chở người bệnh đi cấp cứu, trẻ em dưới 14 tuổi, áp giải người có hành vi vi phạm pháp luật (điểm l); ngồi phía sau vòng tay qua người ngồi trước để điều khiển xe, trừ trường hợp chở trẻ em ngồi phía trước (điểm m). Theo quy định này thì đối tượng “trẻ em” được quy định ở nhiều độ tuổi khác nhau. Việc pháp luật đặt ra các quy định nhiều cấp độ tuổi như vậy mang tính nhân văn, nhân đạo với mục đích tốt đẹp là để bảo vệ trẻ em. Tuy nhiên, trong thực tiễn hoạt động xử phạt vi phạm hành chính, các chủ

thể có thẩm quyền cũng rất khó hoặc sẽ mất nhiều thời gian để chứng minh đâu là “trẻ em dưới 06 tuổi”, “trẻ em dưới 14 tuổi”, vì pháp luật cũng không quy định và không thể quy định “trẻ em” khi ngồi trên xe mô tô phải mang theo giấy khai sinh. Quy định cấm người điều khiển xe ngồi phía sau vòng tay qua người ngồi trước để điều khiển xe, trừ trường hợp chở “trẻ em” ngồi phía trước (điểm m), vậy độ tuổi “trẻ em” theo quy định này là bao nhiêu tuổi, dưới 06 tuổi, dưới 14 tuổi, hay dưới 16 tuổi? Liệu người điều khiển xe mô tô chở trẻ em dưới 16 tuổi ngồi phía trước có bảo đảm an toàn không? Chủ thể có thẩm quyền khi phát hiện có cơ sở pháp lý để xử phạt thì được không? Xử phạt như vậy có thuyết phục không? Việc pháp luật quy định như thế đã khiến cơ sở pháp lý trở nên thiếu khoa học, lỏng lẻo và mâu thuẫn; gây nhiều tranh cãi, khó khăn trong thực tiễn áp dụng.

2. Một số kiến nghị để hoàn thiện pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm của người điều khiển xe mô tô

Một là, cần xem xét bổ sung vào Nghị định số 100/2019/NĐ-CP việc áp dụng các biện pháp ngăn chặn “tạm giữ phương tiện” đối với người điều khiển xe mô tô vi phạm điểm i, k khoản 2, điểm b khoản 3 Điều 6 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP. Quy định bổ sung này sẽ góp phần xử lý nghiêm, triệt để hành vi vi phạm của người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ, giáo dục, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông, đồng thời giảm thiểu thiệt hại về người, tài sản do tai nạn giao thông gây ra.

Sửa đổi một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (từ Điều 38 đến Điều 51, Điều 125) theo hướng tăng thẩm quyền được tạm giữ phương tiện cho các chủ thể có thẩm quyền ra quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, phương tiện vi phạm hành chính bị tạm giữ có giá trị gấp nhiều lần mức tiền phạt tối đa của chủ thể có thẩm quyền xử phạt như hiện nay.

Hai là, để bổ sung, hướng dẫn các quy định xử lý chặt chẽ, mang tính răn đe, hạn chế tình trạng “lách luật”, tiếp diễn hành vi vi phạm như hiện nay, ngoài áp dụng hình thức xử phạt chính (phạt tiền) cho các hành vi vi phạm tương ứng, kiến nghị Quốc hội, Chính phủ cần sửa đổi Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 và Nghị định số 100/2019/NĐ-CP, bổ sung hình thức xử phạt bổ sung như sau: Đối với trường hợp người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy vi phạm quy định về nồng độ cồn mà “thực sự” không có giấy phép lái xe, thì tùy vào tính chất, mức độ vi phạm, chủ thể có thẩm quyền quyết định áp dụng hình thức xử phạt bổ sung là tước quyền sử dụng giấy phép lái xe được cấp mới nhất trong hệ thống thông tin quản lý giấy phép lái xe hoặc cấm thi (nếu chưa có giấy phép lái xe) trong thời hạn tương ứng với thời hạn tước quyền sử dụng giấy phép lái xe của người vi phạm có giấy phép lái xe.

Sửa đổi theo hướng tăng mức phạt tiền được quy định tại Điều 24 Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 để làm cơ sở điều chỉnh mức xử phạt tiền của các chức danh có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính quy định tại Chương II Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (từ Điều 38 đến Điều 51).

Ba là, để khắc phục bất cập trong cách sử dụng từ ngữ, theo tác giả, cần xem xét, sửa đổi Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 và các nghị định hướng dẫn thi hành, cần nghiên cứu chỉnh sửa, bổ sung, giải thích, làm rõ những thuật ngữ còn mang tính chất định tính, chưa rõ nghĩa để bảo đảm tính nhận thức và tư duy, tạo ra sự thống nhất, đồng bộ, hiệu quả trong xử phạt vi phạm hành chính.

Trương Đồng Hai

Trường Đại học Trà Vinh

(Nguồn: Tạp chí Dân chủ và Pháp luật Kỳ 1 (Số 388), tháng 9/2023)

Tác giả: