

MỘT SỐ VẤN ĐỀ TRONG CÔNG TÁC BẢO ĐẢM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG HIỆN NAY TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG BÌNH NHẬN DIỆN VÀ GIẢI PHÁP

Thượng tá, ThS. TỪ NHẬT TÚ

Trưởng phòng PC67 Công an tỉnh Quảng Bình

Quảng Bình là tỉnh thuộc Bắc Trung Bộ, diện tích 8.065,27km²; tính đến hết năm 2016 dân số 877.702 người; có 8 đơn vị hành chính gồm: 1 thành phố, 1 thị xã và 6 huyện, có 24 dân tộc anh em cùng sinh sống (chủ yếu là người Kinh; đồng bào dân tộc ít người thuộc hai nhóm chính là Chứt và Bru-Vân Kiều), dân cư phân bố không đều khoảng 85,6% sống ở vùng nông thôn, 14,4% sống ở thành thị.

Quảng Bình có đầy đủ các loại hình giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường hàng không, trong đó giao thông đường bộ có vị trí đặc biệt quan trọng. Trên địa bàn có 5 tuyến quốc lộ với tổng chiều dài 713,55km, gồm các tuyến Quốc lộ 1, 12A, 12C, 15 và đường Hồ Chí Minh; trong đó có hai tuyến xuyên Việt là quốc lộ 1A và đường Hồ Chí Minh. Có 27 tuyến tỉnh lộ với tổng chiều dài 570,1km; 858km đường huyện; 466,25km đường nội thành, nội thị; 5.484,36km đường xã.

Quảng Bình có Di sản Thiên nhiên thế giới Vườn Quốc gia Phong Nha - Kẻ Bàng với hệ thống hang động tuyệt đẹp, kỳ vĩ huyền bí bậc nhất thế giới; có bờ biển dài gần 120km với nhiều bãi tắm đẹp, có nhiều điểm du lịch tâm linh. Từ năm 2015 đến nay bình quân mỗi năm Quảng Bình đón trên 3,1 triệu lượt du khách đến tham quan, du lịch; ngoài ra bình quân mỗi ngày có từ 25.000 - 30.000 người dân của các tỉnh khác đến làm việc hoặc đi qua địa bàn. Đây là niềm vinh dự tự hào của tỉnh nhưng

cũng gây áp lực lớn đến công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông (TTATGT) trên địa bàn.

Từ năm 2013-2017, Công an Quảng Bình đã tổ chức 69.131 ca TTKS với 266.933 lượt cán bộ, chiến sĩ tham gia, phát hiện và xử lý 171.290 trường hợp vi phạm; tạm giữ 2.201 ô tô, 30.715 mô tô, xe gắn máy, dự kiến tiền phạt 148,25 tỷ đồng. Nhìn chung công tác xử phạt vi phạm hành chính (VPHC) về TTATGT được lực lượng Cảnh sát giao thông (CSGT) - Công an tỉnh Quảng Bình thực hiện đúng theo quy định của pháp luật. Tuy nhiên thời gian gần đây trong công tác TTKS - xử lý vi phạm nổi lên một số đề đáng quan tâm như sau:

- Hiệu quả phát hiện và xử phạt các hành vi vi phạm còn thấp so với thực tế vi phạm đã xảy ra; một số hành vi vi phạm nghiêm trọng như chở quá khổ, quá tải; xe chở cây khủng hoạt động trốn tránh việc xử lý của lực lượng chức năng, nhưng bị báo chí phát hiện, đăng tải trên các phương tiện thông tin đại chúng, gây dư luận không tốt và làm mất niềm tin của nhân dân đối với lực lượng CSGT.

- Tình trạng người vi phạm chống lại lực lượng làm nhiệm vụ TTKS - xử lý vi phạm ngày càng tăng; một số vụ gây thương vong cho lực lượng làm nhiệm vụ. Tại Quảng Bình trong năm 2015, 2016, 2017 xảy ra 3 vụ, làm bị thương 2 đồng chí, thuộc Đ3/P10/C67 tăng cường cho PC67 - Quảng Bình.

- Số lượng các vụ bị khiếu nại đối với công tác xử phạt VPHC về TTATGT tăng; chủ yếu khiếu nại công tác xử lý vi phạm tốc độ, phần

đường... Qua nghiên cứu cho thấy, đối tượng khiếu nại chủ yếu là nam giới dưới 40 tuổi; làm nghề lái xe hoặc hành nghề tự do, ở các địa bàn khác nhau nhưng nội dung đơn viết giống nhau, trong đơn sử dụng nhiều từ ngữ mang tính yêu sách, xác xược... một số đối tượng thuê luật sư kiện việc bị xử phạt ra tòa hành chính. Như vậy, có khả năng người vi phạm đã được các đối tượng xấu đứng đằng sau hỗ trợ, xúi giục khiếu nại, trong đó năm 2017, PC67 Quảng Bình thụ lý 2 đơn, 6 tháng đầu năm 2018 đã có 6 đơn khiếu nại.

- Các đối tượng tổ chức quay hình ảnh làm việc của CSGT: Chúng gây hấn, tạo xô xát, yêu sách đòi xem kế hoạch, phân công lực lượng, chây ỳ, không hợp tác hoặc dựng chuyện làm cho CSGT mất bình tĩnh, sau đó tấn phát lên mạng xã hội nhằm làm giảm uy tín và gây khó khăn cho công tác xử phạt VPHC về TTATGT của lực lượng CSGT. Vấn đề này có sự tham gia của các tổ chức phản động, nhất là tổ chức Việt Tân; nổi lên là địa chỉ facebook: Đình Sang và những người bạn, bạn hữu đường xa...

Nguyên nhân của tình trạng trên là do nguyên nhân khách quan và chủ quan:

** Về khách quan*

- Luật Xử lý vi phạm hành chính quy định: “Người có thẩm quyền xử phạt có trách nhiệm chứng minh VPHC. Cá nhân, tổ chức bị xử phạt có quyền tự mình hoặc thông qua người đại diện hợp pháp chứng minh mình không VPHC”. Tuy nhiên trừ các hành vi vi phạm được phát hiện qua việc sử dụng các thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ như tốc độ, phân đường, cân trọng tải, nồng độ cồn hoặc không có các loại giấy tờ theo quy định... thì đa số các hành vi vi phạm còn lại đều khó có căn cứ chứng minh như: không bật đèn xin đường, thiếu đèn tín hiệu, không đóng cửa lên xuống, chờ quá khách... Đối với các hành vi này sau khi bị phát hiện, người vi phạm chỉ cần mất từ 10 - 20s là có thể khắc phục xong vi phạm. Trong khi tính trung thực của họ rất thấp.

- Các quy định của pháp luật về công tác

bảo đảm TTATGT nói chung, xử phạt VPHC về TTATGT nói riêng còn chung chung, chưa rõ ràng thậm chí còn chồng chéo, gây khó khăn cho quá trình tổ chức thực hiện, rõ nhất là quy định tạm giữ phương tiện, giấy phép, chứng chỉ hành nghề phải có quyết định của người có thẩm quyền; quyết định xử phạt phải được giao cho người vi phạm: Biểu mẫu phục vụ công tác xử phạt theo Nghị định số 97/2017/NĐ-CP chưa hợp lý, gây khó khăn cho lực lượng làm nhiệm vụ...

- Các ngành và các lực lượng khác trong ngành Công an thực hiện xử phạt VPHC sau quá trình điều tra, xác minh nên số lượng ít (mỗi năm chỉ vài vụ) nên phải tuân thủ theo các trình tự, thủ tục, sử dụng biểu mẫu theo quy định của Luật xử lý VPHC. Lực lượng CSGT hàng ngày, hàng giờ đều tiến hành công tác xử phạt VPHC, nhất là lĩnh vực giao thông đường bộ (bình quân mỗi ca tuần tra từ 5 đến 10 trường hợp). Do đó áp dụng trình tự, thủ tục và biểu mẫu như hiện nay là quá rườm rà, CSGT không thể làm hết việc...

- Cơ sở hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, đường sá xuống cấp: hệ thống biển báo hiệu trên đường chưa phù hợp với Quy chuẩn số 41:2016/BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải, nhất là quy định trên phần đường dành cho xe cơ giới theo một hướng từ 2 làn xe trở lên thì biển báo phải được treo trên giá long môn hoặc cột cần vượn; đường hai chiều thì “vạch tim đường là vạch sơn màu vàng, trong khi thực tế là vạch màu trắng”... Trong Quy chuẩn 41 có một số quy định chưa phù hợp với Luật Giao thông đường bộ như hướng dẫn về khái niệm ô tô con hoặc xe trên các làn chạy nhanh hơn... gây khó khăn cho công tác xác định vi phạm.

- Cơ sở vật chất phục vụ công tác xử phạt còn thiếu: Theo Nghị định số 165/2013/NĐ-CP ngày 12/11/2013 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và danh mục các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ được sử dụng để phát hiện VPHC về trật tự, an toàn giao thông và bảo vệ môi trường thì lực lượng

CSGT được trang bị: Cân kiểm tra tải trọng xe, máy đo tốc độ có ghi hình ảnh, phương tiện đo nồng độ cồn trong hơi thở, thiết bị ghi âm và ghi hình, thiết bị định vị vệ tinh, thiết bị đo, thử chất ma túy, thiết bị ghi đo bức xạ, thiết bị đánh dấu hóa chất; thiết bị đo áp lực hơi của lốp, thiết bị đo chiều cao hoa lốp, thiết bị đo hiệu quả phanh, thiết bị đo âm lượng, thiết bị đo cường độ ánh sáng, thiết bị đo độ rơ góc của vô lăng lái, thiết bị trích xuất dữ liệu thông tin từ thiết bị giám sát hành trình, thiết bị phát hiện giấy tờ, tài liệu giả; phương tiện đo độ ồn, phương tiện đo nồng độ khí thải xe cơ giới... Nhưng đến nay mới trang bị cân trọng tải, máy đo tốc độ, phương tiện đo nồng độ cồn; và một số máy ghi âm, ghi hình; còn các trang bị khác chưa có hoặc rất thiếu.

Đối với công tác xử lý tốc độ, hiện chưa có đường truyền, máy in ảnh cơ động để in và cấp cho người vi phạm xem tại chỗ hay việc có quá nhiều thiết bị đo tốc độ như: máy đo tốc độ cầm tay, hệ thống giám sát, đồng hồ báo tốc độ trên xe; hệ thống giám sát hành trình... nhưng chỉ số không giống nhau gây khó khăn cho công tác xác định vi phạm.

** Về chủ quan*

- Đa số người vi phạm còn thiếu trung thực, tự giác để nhận thức và chấp nhận hành vi sai phạm của chính họ. Thủ tục xử phạt phiền hà, mất nhiều thời gian nên không một người vi phạm nào muốn bị xử phạt vì vừa mất tiền, vừa mất thời gian.

- So với trước đây, thu nhập của người hành nghề lái xe bị giảm sút, làm cho đời sống của họ và gia đình gặp nhiều khó khăn. Nguyên nhân là do hiện nay có nhiều loại thuế, phí thu trên đầu phương tiện với mức cao (thuế trước bạ, thuế kinh doanh vận tải, phí đường bộ thu theo kiểm định, phí đăng kiểm, phí xin cấp phù hiệu, phí qua trạm BOT...); giá xăng dầu tăng; khấu hao phương tiện/năm tăng do giá thành xe không ổn định, xe chất lượng thấp (nhất là các xe có nguồn gốc từ Trung Quốc), lãi suất ngân hàng vay để mua phương tiện cao, trong

khí giá cước vận tải ngày càng thấp do cạnh tranh ngày càng khốc liệt... Chính vì vậy khi bị xử phạt, họ bị cùng đường, nên quay lại chống đối lực lượng xử phạt (chủ yếu là CSGT).

- Lực lượng làm nhiệm vụ TTKS, nhất là một số cán bộ trẻ còn có hạn chế nhất định về pháp luật và nghiệp vụ; trong giải thích, hướng dẫn cho người vi phạm, lập biên bản VPHC còn có một số tồn tại, thiếu sót, nên đã tạo sơ hở để người vi phạm khiếu nại, khiếu kiện hoặc kích động, lôi kéo người khác chống lại lực lượng làm nhiệm vụ... Trong khi công tác TTKS - xử lý vi phạm cần các đồng chí có trình độ pháp luật, nghiệp vụ, có kinh nghiệm công tác (càng đứng tuổi thì việc xử lý càng ít sai sót) thì Bộ Công an quy định chỉ có các đồng chí cảnh sát viên sơ cấp mới được bố trí thực hiện nhiệm vụ TTKS, xử lý vi phạm (trừ chỉ huy từ cấp Đội trở lên). Quy định như vậy vừa chưa hợp lý vừa không động viên cán bộ, chiến sĩ học tập nâng cao trình độ.

Để nâng cao hiệu quả công tác TTKS, xử lý vi phạm hành chính về TTATGT nói chung, lĩnh vực giao thông đường bộ nói riêng; hạn chế đến mức thấp nhất việc bị khiếu nại, kiện ra tòa hoặc quay chụp để đưa lên mạng xã hội, chúng tôi xin kiến nghị một số giải pháp sau:

Một là, tiếp tục đẩy mạnh công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về TTATGT làm cho mỗi người dân khi tham gia giao thông đều tự giác, nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật, không vi phạm; đồng thời lên án các hành vi vi phạm TTATGT của người khác. Nâng cao đạo đức, trách nhiệm của người lái xe, nhất là việc trung thực với hành vi vi phạm của mình (nếu có) và chấp hành việc xử phạt của người thi hành công vụ.

Hai là, nghiên cứu hoàn thiện hệ thống pháp luật nói chung và pháp luật về TTATGT nói chung theo hướng đồng bộ, thống nhất; Luật phải quy định rất rõ ràng cụ thể, hạn chế đến mức thấp nhất việc phải có nghị định, thông tư hướng dẫn. Trong đó tập trung vào một số vấn đề sau:

+ Luật Giao thông đường bộ phải quy định rõ các quy tắc giao thông (ví dụ như: trước khi chuyển hướng, xin vượt phải có tín hiệu tối thiểu là bao nhiêu mét...). Không quy định chung chung, hiểu và thực hiện thế nào cũng đúng như hiện nay.

+ Luật Xử lý VPHC cần phải có những quy định đặc thù đối với lĩnh vực xử phạt VPHC về TTATGT nhằm tạo điều kiện cho người thực thi công vụ, nhất là các quy định về thẩm quyền ra quyết định tạm giữ phương tiện; quy định trách nhiệm của chủ xe để làm căn cứ xử phạt nguội; người vi phạm phải có nghĩa vụ đến trụ sở cơ quan công an theo biên bản đã hẹn để nhận quyết định xử phạt... Tránh tình trạng người có thẩm quyền xử phạt gặp nhiều khó khăn như hiện nay.

Ba là, tăng cường trang bị, phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho lực lượng làm nhiệm vụ TTKS - xử lý vi phạm.

+ Tiếp tục đầu tư thêm các hệ thống giám sát TTATGT tự động trên các tuyến Quốc lộ; các điểm lắp đèn tín hiệu phải có hệ thống camera giám sát nhằm nâng cao ý thức tự giác chấp hành của người tham gia giao thông, đồng thời làm căn cứ để xử lý vi phạm khi cần thiết.

+ Trang bị đầy đủ các thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ cho lực lượng CSGT theo quy định tại Nghị định số 165/2013/NĐ-CP của Chính phủ gồm: thiết bị đo áp lực hơi của lốp, thiết bị đo chiều cao hoa lốp, thiết bị đo hiệu quả phanh, thiết bị đo âm lượng, thiết bị đo cường độ ánh sáng, thiết bị đo độ rơ góc của vô lăng lái, thiết bị trích xuất dữ liệu thông tin từ thiết bị giám sát hành trình, thiết bị phát hiện giấy tờ, tài liệu giả, thiết bị ghi âm, ghi hình; phương tiện đo độ ồn, phương tiện đo nồng độ khí thải xe cơ giới... để làm căn cứ xác định và xử phạt các hành vi vi phạm TTATGT.

Bốn là, bố trí khoa học, hợp lý lực lượng làm nhiệm vụ TTKS - xử lý VPHC về TTATGT.

+ Đề nghị C67 tham mưu Bộ Công an sửa

quy định chức danh cảnh sát viên được bố trí làm nhiệm vụ TTKS, xử lý vi phạm nhằm động viên cán bộ, chiến sĩ học tập nâng cao trình độ thực hiện tốt yêu cầu nhiệm vụ công tác bảo đảm TTATGT trong tình hình mới, nhất là trong thời kỳ hội nhập sâu vào đời sống quốc tế và cuộc cách mạng 4.0. Không nên quy định chỉ lực lượng cảnh sát viên sơ cấp mới bố trí thực hiện TTKS - xử lý vi phạm như hiện nay.

+ Đối với các tuyến Quốc lộ, tỉnh lộ, đường huyện phân cấp TTKS như Thông tư 01, 02/2016/TT-BCA là hợp lý; tuy nhiên nên giao cho CSGT cấp huyện được TTKS - xử lý đối tượng mô tô, xe gắn máy, xe máy điện, xe đạp điện trên các tuyến Quốc lộ trong khu đông dân cư, vì PC67 không đủ quân số và không thể bám sát địa bàn như Công an cấp huyện.

+ Đối với đường cao tốc: Đầu tư đầy đủ hệ thống giám sát tự động, bảo đảm giám sát tất cả các hành vi vi phạm trên tuyến, đồng thời giao cho cấp tỉnh (nơi có trạm thu phí) xử lý các hành vi vi phạm (lập Trạm kiểm soát phía trạm thu phí, trên đường dẫn ra hoặc điểm cuối đường); tăng cường công tác xử phạt nguội đối với các hành vi vi phạm. Không cần thiết phải giao cho C67 như hiện nay.

Năm là, tăng cường công tác giáo dục chính trị tư tưởng, đảm bảo cho cán bộ chiến sĩ lực lượng CSGT nói chung, cán bộ làm nhiệm vụ TTKS - xử lý vi phạm nói riêng có bản lĩnh chính trị kiên định vững vàng, tuyệt đối trung thành với Đảng, Tổ quốc và nhân dân; kiên quyết đấu tranh phòng chống các biểu hiện quan liêu, tiêu cực, tham nhũng, lãng phí hoặc xa rời quần chúng nhân dân.

- Thường xuyên đào tạo và đào tạo lại cho cán bộ chiến sĩ các kiến thức pháp luật, nghiệp vụ, kỹ năng giao tiếp ứng xử văn hóa, xây dựng người CSGT bản lĩnh, thân thiện, nhân văn, tận tụy vì nhân dân phục vụ; thường xuyên bồi dưỡng kỹ năng vi tính, ngoại ngữ, trình độ pháp luật quốc tế nhằm đáp ứng yêu cầu công tác bảo đảm giao thông trong tình hình mới - thời kỳ hội nhập sâu rộng vào đời sống quốc tế ■