

PHÁP LUẬT VỀ XỬ LÝ VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THỰC TIỄN VÀ MỘT SỐ KHUYẾN NGHỊ HOÀN THIỆN

PHAN HẢI HỒ (*)

Ngày nhận bài: 11/02/2025 Ngày thẩm định: 20/02/2025 Ngày duyệt đăng: 20/5/2025

Tóm tắt: *Pháp luật về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ có vai trò quan trọng trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Thời gian qua, công tác xây dựng, ban hành và áp dụng pháp luật trong lĩnh vực này vẫn phát sinh nhiều vướng mắc, bất cập, tác động theo chiều hướng tích cực và tiêu cực, gây ra tranh luận đa chiều. Vì vậy, cần có những nghiên cứu, phân tích, luận giải trên khía cạnh khoa học pháp lý, từ đó đề xuất khuyến nghị nhằm hoàn thiện công tác này.*

Từ khóa: *giao thông đường bộ; văn bản quy phạm pháp luật; vi phạm hành chính*

1. Đặt vấn đề
Thời gian qua, pháp luật về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ còn một số điểm hạn chế, như: quy định về trách nhiệm hành chính còn thiếu và chưa nghiêm khắc; việc xây dựng, ban hành chưa bảo đảm tính khoa học; việc áp dụng chưa bảo đảm yêu cầu thực thi công vụ (áp dụng chưa đúng hoặc còn xảy ra tình trạng tham nhũng,...); việc chấp hành pháp luật chưa nghiêm minh,...

Do vậy, việc ban hành các văn bản, như Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, Nghị định số 168/2024/NĐ-CP

ngày 26/12/2024 của Chính phủ “Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe” (gọi tắt là Nghị định số 168) được xem là công cụ pháp luật hữu hiệu lập lại trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Kể từ ngày có hiệu lực pháp luật (ngày 01/01/2025) cho đến nay, các văn bản nêu trên đã góp phần vào việc tăng cường bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, cụ thể⁽¹⁾: (1) Ý thức chấp hành pháp luật giao thông được nâng lên, tuân thủ nghiêm quy định pháp luật về giao thông; (2) Các hình thức xử phạt, biện pháp xử lý vi phạm, trừ điểm giấy phép lái xe được thực hiện nghiêm minh; (3) Số lượng vụ việc vi phạm, số vụ tai nạn, số người bị thương, số người chết, tài sản bị thiệt hại,... giảm

(*) TS, Học viện Cán bộ Thành phố Hồ Chí Minh

đáng kể; (4) Tạo được sự đồng thuận của một bộ phận người dân đối với việc xây dựng, ban hành và thực thi pháp luật về giao thông đường bộ.

Tuy nhiên, sau một thời gian áp dụng⁽²⁾, thực tế đã phát sinh vấn nạn kẹt xe trên nhiều tuyến phố ở thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và một số đô thị khác; một bộ phận người dân chưa đồng thuận vì mức xử phạt quá cao,... Lợi dụng những vấn đề này, các thế lực phản động, các thành phần quá khích đã kích động người dân, cho rằng việc tăng mức phạt là “hút máu dân”, “tận thu”, “bóc lột”, “cố ý để giăng bẫy thu tiền”..., thậm chí đòi bãi bỏ văn bản này⁽³⁾. Để góp phần tuyên truyền cho người dân hiểu các chính sách của Nhà nước, có đủ các luận cứ đấu tranh phản bác các luận điệu xuyên tạc, cần thiết phải nghiên cứu, luận giải trên phương diện lý luận và thực tiễn pháp luật về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ (cả khía cạnh ưu và nhược điểm) các vấn đề sau: (1) Về sửa đổi, bổ sung, thay thế và áp dụng văn bản; (2) Về đánh giá tác động chính sách; (3) Về thẩm định văn bản quy phạm pháp luật; (4) Về cách thức và thẩm quyền áp dụng chế tài đối với chủ thể thực hiện hành vi vi phạm hành chính.

2. Khái quát pháp luật về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và thực tiễn áp dụng

Thứ nhất, về sửa đổi, bổ sung, thay thế và áp dụng văn bản

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 được ban hành để thay thế Luật Giao thông đường bộ năm 2008. Đây được xem là bước tiến lớn, nhằm tạo hành lang pháp lý đủ rộng, điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong lĩnh vực giao thông đường bộ, với các điểm mới quan trọng có liên quan trực tiếp đến thực tiễn việc xử lý vi phạm hành chính, như: giấy phép lái xe có điểm số đánh giá (Điều 58); sửa đổi quy định về

đèn xanh, đèn vàng (khoản 4 Điều 11); thay đổi phân hạng giấy phép lái xe (Điều 57);...

Trong các điểm mới hiện hành, quy định “giấy phép lái xe có điểm số đánh giá”, làm cơ sở để “trừ điểm giấy phép lái xe” là chế tài bổ sung mà Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) chưa quy định. Đây là chế định pháp lý cần thiết, có hiệu ứng tích cực trong việc giáo dục, răn đe tài xế tuân thủ pháp luật về giao thông đường bộ. Khi áp dụng, người có thẩm quyền xử phạt căn cứ vào mức độ, hành vi của người vi phạm để thông báo trừ điểm giấy phép lái xe.

Như vậy, định chế này trong phạm vi xử lý vi phạm hành chính đang được áp dụng theo nguyên tắc: cùng chủ thể ban hành, sẽ áp dụng quy định mới của văn bản ban hành sau⁽⁴⁾, bổ sung vào quy định cũ⁽⁵⁾ là bảo đảm đúng trình tự, thủ tục và cách thức áp dụng văn bản quy phạm pháp luật.

Thứ hai, về đánh giá tác động chính sách

Liên quan đến xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, có 02 văn bản cần phải đánh giá tác động chính sách kỹ lưỡng, có kết quả đánh giá khoa học trước khi ban hành: Nghị định số 168 và Thông tư số 46/2024/TT-BCA ngày 30/9/2024 của Bộ trưởng Bộ Công an sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 67/2019/TT-BCA ngày 28/11/2019 của Bộ trưởng Bộ Công an “về thực hiện dân chủ trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông” (gọi tắt là *Thông tư số 46*), cụ thể:

Một là, Nghị định số 168 quy định nhiều hành vi vi phạm có mức xử phạt tăng rất cao so với trước đó⁽⁶⁾ và có thêm việc trừ điểm giấy phép lái xe của người vi phạm. Khi tăng mức xử phạt hoặc có thêm việc trừ điểm giấy phép lái xe, nghĩa là có sự thay đổi về mặt chính sách nên chủ thể có thẩm quyền ban hành phải thực hiện đúng quy trình đánh giá tác động chính sách theo quy định của pháp luật⁽⁷⁾. Theo quy định này, cần xem xét kỹ và tuân thủ quy định

pháp luật của 02 vấn đề cốt lõi: (1) Việc tăng mức xử phạt và trừ điểm giấy phép lái xe phải được xác định là một chính sách, đồng thời phải định hướng và đánh giá tác động ngay từ khi lập đề nghị xây dựng dự thảo Nghị định số 168. Mặt khác, việc tăng mức xử phạt lên nhiều lần so với trước đây vừa phải bảo đảm đánh giá tác động về mặt chính sách, vừa phải tương xứng với tỷ lệ thu nhập bình quân đầu người để bảo đảm khả năng chấp hành mức xử phạt trên thực tế, tránh việc quy định mức xử phạt vượt quá khả năng tài chính của người vi phạm, không bảo đảm giá trị thi hành của chế tài xử phạt vi phạm hành chính, gây hiệu ứng không tốt và giảm giá trị thực tiễn của chính sách⁽⁸⁾. (2) Tại thời điểm ban hành Nghị định số 168, nếu thực hiện theo quy trình rút gọn thì thẩm quyền, trình tự, thủ tục xây dựng văn bản; hồ sơ, trình tự, thủ tục xem xét, thông qua được thực hiện theo quy định tại các Điều 147, 148, 149 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 và Điều 37 của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ “Quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật”⁽⁹⁾ và vấn đề này nên thận trọng xem xét kỹ, phải hiểu đúng quy định: “1... trường hợp cấp bách để giải quyết những vấn đề phát sinh trong thực tiễn”⁽¹⁰⁾, đồng thời có các giải trình cụ thể, có các căn cứ khoa học, thực tiễn, lý do ban hành phải thuyết phục. Hiện nay, theo Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 (có hiệu lực từ ngày 01/4/2025), nếu ban hành văn bản theo thủ tục rút gọn thì cần tuân thủ các Điều 50, Điều 51, Điều 52 của Luật và Điều 35, khoản 4 Điều 41 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; “trường hợp cấp bách để giải quyết những vấn đề phát sinh trong thực tiễn” thì

áp dụng điểm a khoản 3 Điều 51 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025.

Hai là, Thông tư số 46 đã sửa đổi, bổ sung Điều 11 Thông tư số 67/2019/TT-BCA ngày 28/11/2019 của Bộ trưởng Bộ Công an “Quy định về thực hiện dân chủ trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông” (gọi tắt là *Thông tư số 67*). Theo đó, không còn quy định người dân được giám sát Cảnh sát giao thông bằng thiết bị ghi âm, ghi hình⁽¹¹⁾. Đây là một chính sách lớn, có tác động đến người dân vì quyền giám sát được quy định trong Hiến pháp năm 2013⁽¹²⁾. Tiếc rằng, quyền giám sát chưa được thể hiện rõ trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, mà chỉ đề cập đến việc phải công khai, minh bạch và thuận lợi cho người dân đối với hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ⁽¹³⁾. Vấn đề này, có quan điểm cho rằng, quyền giám sát cụ thể có được quy định trong các văn bản quy phạm pháp luật hay không, phải xem xét tùy theo điều kiện và chính sách đó có còn phù hợp với thực tiễn, để chủ thể có thẩm quyền quyết định đưa vào văn bản (nếu đưa vào thì quy định được giám sát bằng hình thức gì, công cụ nào...).

Qua hai vấn đề nêu trên, có thể thấy, liên quan đến việc xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, việc thay đổi theo hướng bất lợi cho người dân, tăng nặng các chế tài xử phạt..., thêm hay bỏ bớt đi một chính sách (đặc biệt là chính sách giám sát của người dân đối với lực lượng Cảnh sát giao thông), cần phải: (1) Có những dự báo và đánh giá tác động chính sách theo đúng quy định pháp luật⁽¹⁴⁾. (2) Có kết quả đánh giá chính sách với các số liệu cụ thể chứng minh, các luận cứ có phân tích, luận giải khoa học, như việc tăng mức xử phạt và trừ điểm giấy phép lái xe tác động lên ý thức người tham gia giao thông như thế nào, việc bỏ đi thẩm quyền

giám sát khảo sát có tỷ lệ bao nhiêu % người dân đồng tình,... (3) Thực hiện theo quy trình rút gọn thì giải trình rõ các lý do về thực tiễn hiện nay thì việc ban hành nghị định xử phạt trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông có thuộc trường hợp cấp bách hay không,... (4) Trước khi ban hành, cần thông tin cho đại chúng (báo chí⁽¹⁵⁾, người dân, chủ thể có thẩm quyền khác⁽¹⁶⁾) hiểu, đồng thuận nhằm tạo giá trị hiệu lực thi hành trên thực tiễn cao nhất.

Thứ ba, về thẩm định dự thảo văn bản quy phạm pháp luật

Thẩm định văn bản quy phạm pháp luật là thủ tục bắt buộc theo quy định pháp luật⁽¹⁷⁾ và là cơ chế hữu hiệu nhằm kiểm soát quyền lực của chủ thể có thẩm quyền (hạn chế sự lạm quyền) trong hoạt động xây dựng, ban hành văn bản. Tuy nhiên, thực tiễn cho thấy, quá trình xây dựng pháp luật thường dễ xảy ra lạm quyền. Nghĩa là, không tuân thủ quy định về thẩm quyền ban hành, thẩm quyền thẩm định, thẩm quyền cho ý kiến, báo cáo, giải trình, tiếp thu, cơ chế tiền kiểm và hậu kiểm của các cơ quan chức năng nên vấn đề thẩm định đang có nhiều ý kiến đề xuất thay đổi chủ thể có thẩm quyền độc lập để hạn chế sự lạm quyền.

Do vậy, để Nghị định số 168 và Thông tư số 46 được thẩm định có tính khách quan, đủ cơ sở pháp lý, cơ sở thực tiễn và khoa học,... nhằm phản bác lại các quan điểm xuyên tạc, thù địch, áp dụng hiệu quả trong thực tiễn, cần xây dựng cơ chế thẩm định độc lập, không thẩm định văn bản của chủ thể đồng cấp, khi thẩm định xong cần công bố kết quả thẩm định trên các phương tiện thông tin đại chúng.

Thứ tư, về cách thức và thẩm quyền áp dụng chế tài

Hiện nay, việc áp dụng pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ chủ yếu thực hiện theo các văn bản Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012

(sửa đổi, bổ sung năm 2020), Nghị định số 168, Thông tư số 46, Thông tư số 67. Do vậy, việc xử lý các hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực này đều dựa vào các văn bản nêu trên. Tuy nhiên, quy định có liên quan về “điểm của giấy phép lái xe”⁽¹⁸⁾ thì chỉ đề cập đến dữ liệu về điểm, trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe; nguyên tắc, thẩm quyền, trình tự, thủ tục trừ điểm giấy phép lái xe; thẩm quyền, trình tự, thủ tục phục hồi điểm giấy phép lái xe. Theo đó, cần xem xét các vấn đề sau:

Một là, các quy định nêu trên chưa giải thích rõ “điểm của giấy phép lái xe” là gì, chỉ quy định “điểm của giấy phép lái xe được dùng để quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe trên hệ thống cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bao gồm 12 điểm”. Nghĩa là, quy định này chưa làm rõ được “nó” là gì, mà chỉ đề cập “nó” dùng để làm gì.

Hai là, quy định “việc trừ điểm giấy phép lái xe được thực hiện ngay sau khi quyết định xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi vi phạm mà theo quy định của Nghị định này bị trừ điểm giấy phép lái xe có hiệu lực thi hành”⁽¹⁹⁾, đồng thời quy định “người có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe thông báo cho người bị trừ điểm giấy phép lái xe biết việc trừ điểm”⁽²⁰⁾. Như vậy, các quy định này thể hiện việc trừ điểm giấy phép lái xe một là chế tài (hậu quả bất lợi mà người vi phạm phải gánh chịu). Tuy nhiên, chủ thể có thẩm quyền chỉ ban hành bằng hình thức “thông báo”, tức là báo cho người vi phạm việc bị trừ điểm giấy phép lái xe sau khi có quyết định xử phạt là không phù hợp. Lý do, khi đã là chế tài pháp luật (hậu quả bất lợi mà Nhà nước áp dụng cho chủ thể vi phạm) thì phải ban hành bằng quyết định hành chính (mang tính cưỡng chế, tính quyền lực của Nhà nước) hoặc có thể ban hành chế tài này đồng thời trong quyết định xử phạt.

Ngoài ra, cần xem xét: (1) Việc bị trừ điểm giấy phép lái xe có phải là hình thức xử phạt chính, xử phạt bổ sung, biện pháp khắc phục hậu quả/biện pháp xử lý hành chính (khác) hay không và cũng phải quy định rõ trong các văn bản nêu trên; (2) Nghị định số 168 có tên gọi là “Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe” là chưa phù hợp vì: như (1) đã nêu, cần xem việc trừ điểm giấy phép lái xe không phải là chế tài độc lập, nó là chế tài hành chính gắn liền với xử phạt hành chính, là một biện pháp xử lý hành chính được bổ sung vào Luật Xử phạt vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) theo quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Do vậy, tên gọi của Nghị định số 168 chỉ cần ghi “Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ” là bao quát hết các chế tài của xử phạt vi phạm hành chính trong nội hàm điều chỉnh của Nghị định.

3. Một số đề xuất, khuyến nghị hoàn thiện

Thứ nhất, cần triển khai rộng khắp và tuân thủ nghiêm quy định về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật⁽²¹⁾. Đây là chủ trương đúng đắn, quyết liệt của Đảng nhằm làm cho quá trình xây dựng và ban hành văn bản quy phạm pháp luật nói chung, trong lĩnh vực giao thông đường bộ nói riêng được “dĩ công vi thượng”, truyền tải chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước vào thực tiễn cuộc sống như mong muốn của Chủ tịch Hồ Chí Minh.

Thứ hai, cần hoàn thiện thể chế, pháp luật về chủ thể có thẩm quyền thẩm định văn bản quy phạm pháp luật có tư cách độc lập, cụ thể: quy định chủ thể có thẩm quyền thẩm định văn bản quy phạm pháp luật ở Trung ương là cơ quan thuộc Quốc hội (trưng tự Kiểm toán nhà nước), ở địa phương là cơ quan thuộc Hội đồng nhân dân cấp tỉnh.

Thứ ba, kịp thời sơ kết, đánh giá Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020), Nghị định số 168 nhằm bổ sung, *đồng bộ các vấn đề*:

Một là, về trừ điểm giấy phép lái xe. Bổ sung vào Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) và Nghị định số 168 quy định chi tiết và biện pháp thi hành⁽²²⁾: (1) Quy định là chế tài hành chính; (2) Quy định rõ là hình thức chế tài nào (hình thức xử phạt chính/hình thức xử phạt bổ sung/biện pháp khắc phục hậu quả/biện pháp xử lý hành chính (khác)); (3) Quy định cách thức, trình tự áp dụng (quyết định xử phạt, không phải là hình thức thông báo); (4) Biểu mẫu quyết định xử phạt, trong đó có nội dung áp dụng việc trừ điểm giấy phép lái xe, thời hạn được khôi phục điểm giấy phép lái xe.

Hai là, về tên gọi của Nghị định số 168. Chính sửa tên gọi của Nghị định số 168 là “Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ” (lý do đã nêu ở trên).

Ba là, có sơ kết, đánh giá hiệu quả thực thi Nghị định số 168 sau khoảng một năm thi hành trên thực tế, chú trọng việc xem xét hiệu quả các mức xử phạt tăng gấp nhiều lần, trong đó có các minh chứng đánh giá tác động chính sách, các số liệu về tỷ lệ tương xứng giữa tăng mức xử phạt với tăng thu nhập bình quân đầu người trong mỗi liên hệ với kết quả của việc chấp hành chế tài xử phạt này trên thực tiễn.

Bốn là, bổ sung vào Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 chế định “Quyền và nghĩa vụ giám sát về trật tự, an toàn giao thông đường bộ”. Chế định này cần quy định rõ: (1) Quyền và nghĩa vụ của chủ thể có thẩm quyền trong việc bị giám sát; (2) Quyền và nghĩa vụ

của người dân khi thực hiện việc giám sát. Theo đó, kết hợp (1) và (2) để xác định rõ các vấn đề pháp lý của các chủ thể có liên quan, làm căn cứ quy kết trách nhiệm pháp lý (trách nhiệm kỷ luật, trách nhiệm hành chính, trách nhiệm hình sự) đối với chủ thể vi phạm quyền giám sát, lạm dụng hoặc lợi dụng quyền giám sát để vi phạm pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Thứ tư, thực hiện nghiêm, công khai, minh bạch vấn đề đánh giá tác động chính sách và thẩm định đối với các dự thảo văn bản quy phạm pháp luật, chú trọng việc thay đổi chính sách hoặc các chính sách bất lợi cho người dân, có tác động tiêu cực lên đời sống dân cư, an sinh xã hội. Theo đó, quán triệt nghiêm Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị “về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật” đối với trách nhiệm của chủ thể thẩm định theo các quy định: “b. Trường hợp cấp bách để giải quyết những vấn đề phát sinh trong thực tiễn”⁽²³⁾ và “a) Sự cần thiết ban hành, trong đó nêu rõ vấn đề phát sinh trong thực tiễn, dự báo tác động tiêu cực đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của văn bản và hậu quả có thể xảy ra nếu không kịp thời ban hành văn bản quy phạm pháp luật để giải quyết”⁽²⁴⁾.

Thứ năm, tích cực tuyên truyền, phổ biến các chính sách cho người dân hiểu, nắm và đồng thuận để tuân thủ nghiêm túc nhất; hạn chế việc thụ động phổ biến chính sách mới, chính sách có những thay đổi khi ban hành văn bản quy phạm pháp luật □

⁽³⁾ Nguyễn Huân, *Thủ đoạn xuyên tạc, gây nhiễu Nghị định 168 về xử phạt vi phạm an toàn giao thông đường bộ*, <https://cand.com.vn>, ngày 06/01/2025

⁽³⁾ Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024

⁽⁵⁾ Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung 2020)

⁽⁶⁾ Điển hình, đối với hành vi mở cửa xe, để cửa xe mở không đảm bảo an toàn gây tai nạn giao thông từ mức 400 đến 600 nghìn đồng theo 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”, hiện nay lên đến 20 đến 22 triệu đồng; một số hành vi như không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông cũng tăng gấp vài lần từ mức 4 đến 6 triệu đồng lên 18 đến 20 triệu đồng đối với ô tô và mức 800 nghìn đồng đến 01 triệu đồng lên 04 đến 06 triệu đồng đối với xe máy; có 27 hành vi, nhóm hành vi vi phạm của xe ô tô, xe mô tô sẽ bị tăng tiền xử phạt vi phạm hành chính.

⁽⁷⁾ Tại thời điểm ban hành Nghị định số 168, cần thực hiện quy trình đánh giá tác động chính sách theo Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, khi đánh giá tác động văn bản (RIA) được tiến hành ở 3 thời điểm: RIA sơ bộ khi lập đề nghị xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, RIA đầy đủ khi soạn thảo và RIA sau 03 năm thi hành văn bản quy phạm pháp luật và thực hiện sau 5 bước: Quy trình này gồm 5 bước: (1) Lập kế hoạch đánh giá tác động chính sách; (2) Thực hiện đánh giá tác động của các giải pháp chính sách; (3) Tổng hợp và so sánh kết quả đánh giá tác động của các giải pháp, đề xuất lựa chọn giải pháp; dự thảo Báo cáo đánh giá tác động chính sách; (4) Lấy ý kiến về dự thảo Báo cáo đánh giá tác động chính sách; (5) Hoàn thiện Báo cáo đánh giá tác động chính sách và trình duyệt Báo cáo. Nếu ban hành sau ngày Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 có hiệu lực pháp luật (ngày 01/4/2025) thì tuân thủ các quy định từ Điều 27 đến Điều 31 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật

⁽⁸⁾ Quy định tại điểm b khoản 9; điểm b khoản 10; điểm b, điểm d khoản 16 Điều 6; điểm c khoản 7 Điều 7 Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ “Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe” có các hành vi tăng mức xử phạt như: không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông cũng tăng gấp vài lần từ mức 4 - 6 triệu đồng lên 18-20 triệu đồng đối với ô tô

⁽¹⁾ Minh Nhật, *Chuyển biến ý thức tham gia giao thông ngay những ngày đầu năm mới 2025*, <https://baodantoc.vn>, ngày 05/01/2025

⁽²⁾ Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ “Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe”

và mức 800 nghìn đồng đến 01 triệu đồng lên 4 - 6 triệu đồng đối với xe máy. Trong đối sánh với tỷ lệ tăng 7,09% GDP cả nước thì GDP/người là 4.700 USD thì tỷ lệ tăng mức xử phạt không tương xứng (quá cao) so với thu nhập người dân (<https://thuvienphapluat.vn/chinh-sach-phap-luat-moi/vn/ho-tro-phap-luat/tu-van-phap-luat/60231/gdp-va-gdp-binh-quan-dau-nguoi-cua-viet-nam-hien-nay>)

⁽⁹⁾ Khoản 4 Điều 1 Luật số 63/2020/QH14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; điểm b khoản 13 Điều 1 Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/5/2024 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP (hiện nay được thay thế bằng Điều 50, Điều 51, Điều 52 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 và Điều 35, khoản 4 Điều 41 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật)

⁽¹⁰⁾ Khoản 44 Điều 1 Luật số 63/2020/QH14 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (hiện nay được thay thế bằng điểm a khoản 3 Điều 51 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025)

⁽¹¹⁾ Khoản 5 Điều 11 Thông tư số 67/2019/TT-BCA ngày 28/11/2019 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định về thực hiện dân chủ trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông quy định: “5. Thông qua thiết bị ghi âm, ghi hình hoặc quan sát trực tiếp nhưng phải đảm bảo các điều kiện sau: a) Không làm ảnh hưởng đến hoạt động bình thường của cán bộ, chiến sỹ khi đang thực thi nhiệm vụ; b) Ngoài khu vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông (đối với nơi có triển khai khu vực bảo đảm trật tự, an toàn giao thông); c) Tuân thủ các quy định pháp luật khác có liên quan

⁽¹²⁾ Điều 8 Hiến pháp năm 2013: “Nhà nước được tổ chức và hoạt động theo Hiến pháp và pháp luật, quản lý xã hội bằng Hiến pháp và pháp luật, thực hiện nguyên tắc tập trung dân chủ. Các cơ quan nhà nước, cán bộ, công chức, viên chức phải tôn trọng Nhân dân, tận tụy phục vụ Nhân dân, liên hệ chặt chẽ với Nhân dân, lắng nghe ý kiến và chịu sự giám sát của Nhân dân; kiên quyết đấu tranh chống tham nhũng, lãng phí và mọi biểu hiện quan liêu, hách dịch, cửa quyền”

⁽¹³⁾ Khoản 6 Điều 3 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 “6. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ phải công khai, minh bạch và thuận lợi cho người dân”

⁽¹⁴⁾ Tuân thủ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025, Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật

⁽¹⁵⁾ Trần Thanh, *Cục CSGT nói về việc bỏ quy định người dân được giám sát qua ghi hình*, <https://dantri.com.vn>, ngày 09/10/2024

⁽¹⁶⁾ Hoàng An, *Cục kiểm tra văn bản của Bộ Tư pháp nói gì về Nghị định 168 vừa ban hành đã có hiệu lực?*, <https://tienphong.vn>, ngày 13/01/2025

⁽¹⁷⁾ Điều 31, 34, 37 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 và các Điều 16, 19, 28, 33, 37, 40, 45, 47, 50, 53, 55, 58 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật

⁽¹⁸⁾ Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và các Điều 49, 50, 51 Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ “Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe”

⁽¹⁹⁾ Điểm a khoản 1 Điều 50 Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ “Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe”

⁽²⁰⁾ Điểm a khoản 3 Điều 50 Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ “Quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe”

⁽²¹⁾ Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị “về kiểm soát quyền lực phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật”

⁽²²⁾ Hiện nay là Nghị định số 118/2021/NĐ-CP ngày 23/12/2021 Quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Xử lý vi phạm hành chính

⁽²³⁾ Điểm b khoản 1 Điều 50 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025

⁽²⁴⁾ Điểm a khoản 3 Điều 51 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025