

**XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG  
ĐƯỜNG BỘ ĐỐI VỚI NGƯỜI CHƯA THÀNH NIÊN**

**NGÔ THỊ MAI\***

*Ngày nhận bài: 24/09/2025*

*Ngày phản biện: 10/10/2025*

*Ngày đăng bài: 25/02/2026*

***Tóm tắt:***

Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2014, 2017, 2020, 2022, 2025) quy định người chưa thành niên từ đủ 14 tuổi trở lên thực hiện vi phạm hành chính sẽ bị xử phạt theo quy định pháp luật. Trong các lĩnh vực quản lý nhà nước, giao thông đường bộ là lĩnh vực có nhiều vi phạm hành chính do người chưa thành niên thực hiện. Bài viết phân tích các quy định pháp luật về xử phạt đối với người chưa thành niên vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, trên cơ sở đó chỉ ra một số bất cập và đề xuất giải pháp hoàn thiện.

***Từ khóa:***

Người chưa thành niên, vi phạm hành chính, xử phạt vi phạm hành chính, giao thông đường bộ.

***Abstract:***

The Law on Handling of Administrative Violations 2012 (amended and supplemented in 2014, 2017, 2020, 2022, and 2025) stipulates that minors aged 14 and above who commit administrative violations shall be sanctioned in accordance with the law. Among various areas of state management, road traffic is one of the fields with a high number of administrative violations committed by minors. This article analyzes the legal provisions on administrative sanctions imposed on minors violating road traffic regulations, identifies certain shortcomings, and proposes solutions for improvement.

***Keywords:***

Minors, administrative violations, administrative sanctions, road traffic.

---

\* ThS., Giảng viên Học viện Tòa án, NCS, Trường Đại học Luật Hà Nội, Email: ngothimai.hvta@gmail.com

## 1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh xã hội hiện nay, tình trạng vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ (GTĐB) ngày càng diễn biến phức tạp, đặc biệt có sự tham gia của người chưa thành niên (NCTN). Đây là nhóm đối tượng chưa hoàn thiện về mặt thể chất, tinh thần cũng như nhận thức pháp luật, nhưng lại ngày càng phổ biến việc tự điều khiển xe máy, xe đạp điện hoặc tham gia giao thông một cách thiếu an toàn. Thực tiễn cho thấy, nhiều vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng có nguyên nhân trực tiếp từ hành vi vi phạm của người chưa đủ tuổi điều khiển phương tiện (trong đó có NCTN), gây ra những hậu quả đau lòng cho bản thân, gia đình và xã hội. Chính vì vậy, việc nghiên cứu, phân tích quy định pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính (VPHC) trong lĩnh vực GTĐB đối với NCTN là hết sức cần thiết, từ đó chỉ ra các bất cập và đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả quản lý, giáo dục, góp phần xây dựng văn hóa giao thông an toàn, văn minh và giảm thiểu rủi ro cho cộng đồng.

## 2. Tình hình vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ của người chưa thành niên

Tình trạng NCTN VPHC về GTĐB tại Việt Nam đang là vấn đề nhức nhối, thu hút sự quan tâm của toàn xã hội. Mặc dù các cơ quan chức năng đã nỗ lực triển khai nhiều biện pháp tuyên truyền, giáo dục và cưỡng chế, số vụ vi phạm và tai nạn giao thông liên quan đến trẻ em, học sinh vẫn có xu hướng gia tăng. Trung bình mỗi năm có khoảng 2.000 trẻ em thiệt mạng vì tai nạn giao thông, trong đó 90% số vụ tai nạn liên quan đến học sinh ở lứa tuổi 16-18<sup>1</sup>. Đặc biệt, nhiều vụ tai nạn nghiêm trọng do NCTN gây ra đã gióng lên hồi chuông cảnh báo về sự nguy hiểm khi các em điều khiển xe cơ giới mà chưa đủ tuổi và kỹ năng cần thiết. Những lỗi thường gặp ở lứa tuổi này chủ yếu là tự ý điều khiển xe khi chưa đủ tuổi, không có giấy phép lái xe, không đội mũ bảo hiểm, chở quá số người quy định, vượt đèn đỏ, chạy quá tốc độ, tụ tập đua xe trái phép. Nhiều em học sinh trung học cơ sở, trung học phổ thông (13-17 tuổi) vẫn hàng ngày đi học bằng xe máy dưới 50cc hoặc thậm chí xe phân khối lớn trên 50cc, vi phạm trực tiếp quy định độ tuổi điều khiển phương tiện<sup>2</sup>. Thực trạng này đặt ra yêu cầu cấp

---

<sup>1</sup> Trần Quý, *Số vụ tai nạn giao thông do trẻ vị thành niên gây ra có chiều hướng gia tăng*, truy cập tại <https://thanhtra.com.vn/an-ninh-trat-tu-D718A18CA/so-vu-tai-nan-giao-thong-do-tre-vi-thanh-nien-gay-ra-co-chieu-huong-gia-tang-029ea7c88.html>, truy cập ngày 25/8/2025.

<sup>2</sup> Thùy An, *Xử phạt nghiêm học sinh chưa đủ tuổi sử dụng xe máy có dung tích trên 50CC*, truy cập tại <https://anninhthudo.vn/xu-phat-nghiem-hoc-sinh-chua-du-tuoi-su-dung-xe-may-co-dung-tich-tren-50cc-post624282.antd>, truy cập ngày 10/12/2025.

thiết phải đánh giá toàn diện khung pháp lý, thực tiễn xử phạt và giáo dục đối với NCTN vi phạm giao thông, nhằm tìm ra giải pháp hiệu quả hơn để bảo đảm trật tự an toàn giao thông và bảo vệ thế hệ trẻ.

Theo thống kê của Phòng Cảnh sát giao thông - Công an thành phố Hà Nội, trong thời gian từ năm 2019 đến năm 2024 đã xảy ra 321.509 vụ VPHC về GTĐB do NCTN thực hiện (trong đó có 113.236 đối tượng vi phạm từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi, có 208.273 đối tượng vi phạm từ đủ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi), chiếm 13,2% tổng số vụ VPHC về GTĐB trên địa bàn thành phố<sup>3</sup>. Ở phạm vi quốc gia, dù chưa có số liệu thống kê đầy đủ về tổng số vụ xử phạt hành chính đối với NCTN, nhưng các số liệu về tai nạn giao thông liên quan đến nhóm này phần nào phản ánh mức độ vi phạm. Theo Bộ Công an, từ năm 2020 đến tháng 9/2022, cả nước xảy ra 1.570 vụ tai nạn giao thông liên quan đến học sinh, sinh viên, làm chết 864 người, bị thương 1.794 người. Bình quân mỗi năm trong giai đoạn này có trên 600 vụ tai nạn do người dưới 18 tuổi gây ra hoặc liên quan<sup>4</sup>. Sang năm 2023, các VPHC trong lĩnh vực GTĐB vẫn tiếp tục gia tăng và diễn biến phức tạp, lực lượng Cảnh sát giao thông toàn quốc đã phát hiện, xử lý 64.446 trường hợp học sinh vi phạm trật tự an toàn giao thông. Trong đó, lỗi vi phạm chưa đủ tuổi điều khiển xe mô tô, xe gắn máy chiếm 47,59%; không có giấy phép lái xe chiếm 7,38%; không đội mũ bảo hiểm chiếm 42,9%... Đặc biệt, lực lượng Công an còn tạm giữ 57 đối tượng trong lứa tuổi học sinh tham gia đua xe trái phép, 395 học sinh điều khiển phương tiện gây mất trật tự công cộng; bắt giữ 16 học sinh chống người thi hành công vụ. Thống kê cho thấy trong năm này có 881 vụ tai nạn giao thông liên quan đến học sinh độ tuổi dưới 18 tuổi (chiếm 8,96% số vụ tai nạn giao thông toàn quốc), trong đó có 737 vụ do các em trực tiếp điều khiển phương tiện bị tai nạn, làm chết 378 người, bị thương 658 người<sup>5</sup>. Con số này cho thấy cả tần suất và hậu quả tai nạn do NCTN gây ra đều rất nghiêm trọng.

Nguyên nhân của tình trạng vi phạm giao thông trong lứa tuổi chưa thành niên xuất phát từ nhiều yếu tố đan xen, bao gồm đặc điểm tâm sinh lý của lứa tuổi, môi trường giáo dục - gia đình, cũng như các ảnh hưởng xã hội.

<sup>3</sup> Nguyễn Anh Tuấn (2025), *Xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của lực lượng cảnh sát giao thông từ thực tiễn thành phố Hà Nội*, Luận án tiến sĩ Luật học, Học viện Khoa học xã hội, tr. 181.

<sup>4</sup> Đình Hiếu, *Gia tăng tai nạn giao thông ở lứa tuổi HSSV, hai Bộ vào cuộc chấn chỉnh*, truy cập tại <https://vietnamnet.vn/gia-tang-tai-nan-giao-thong-o-lua-tuoi-hssv-hai-bo-va-vo-cuoc-chan-chinh-2071192.html>, truy cập ngày 26/8/2025.

<sup>5</sup> Thanh Thảo, *"Khoảng trống" trong an toàn giao thông*, truy cập tại <https://www.bienphong.com.vn/khoang-trong-trong-an-toan-giao-thong-post468996.html>, truy cập ngày 26/8/2025.

*Thứ nhất*, đặc điểm tâm lý lứa tuổi, hạn chế về nhận thức và kỹ năng: Do còn trong giai đoạn phát triển, các em chưa có sự hoàn thiện về thể chất và tâm lý; thiếu kỹ năng kiểm soát hành vi, dễ bị bạn bè hoặc tác động xấu từ môi trường lôi kéo<sup>6</sup>. Chính vì vậy, các em thường có xu hướng thích thể hiện bản thân, thích cảm giác mạnh mà không lường hết hậu quả. Trong lĩnh vực GTĐB, điều này biểu hiện qua việc nhiều thiếu niên cố tình chạy xe tốc độ cao, vượt ẩu, đua đòi nhau lạng lách, đánh võng... như một cách chứng tỏ “bản lĩnh” hoặc bắt chước bạn bè. Bên cạnh đó, ở tuổi học sinh, các em thường chưa ý thức đầy đủ về quy tắc pháp luật. Một số vi phạm xảy ra do các em vô ý, thiếu thận trọng (ví dụ: quên không đội mũ bảo hiểm, đi hàng hai hàng ba trên đường mà không nghĩ đó là vi phạm). Nhiều trường hợp học sinh vi phạm chia sẻ rằng các em “không nghĩ hậu quả lại nghiêm trọng” hoặc “không biết hành vi đó bị cấm” - cho thấy kiến thức và ý thức chấp hành luật giao thông còn non kém<sup>7</sup>. Tâm sinh lý bông bột, ưa tự do, thiếu hiểu biết và kỹ năng là mảnh đất “màu mỡ” dẫn đến các hành vi vi phạm giao thông ở lứa tuổi này.

*Thứ hai*, sự thờ ơ hoặc thiếu gương mẫu từ phía phụ huynh, người lớn: Gia đình có vai trò quyết định trong việc hình thành thói quen tham gia giao thông an toàn cho NCTN. Tuy nhiên, một bộ phận không nhỏ phụ huynh hiện nay còn thiếu trách nhiệm trong quản lý con em về chấp hành luật lệ giao thông. Nhiều cha mẹ vì bận rộn hoặc chiều con đã giao xe máy, xe máy điện cho con khi chưa đủ tuổi, phó mặc việc các em tự đi học, đi chơi mà không giám sát. Đây là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tình trạng học sinh cấp 2, cấp 3 đi xe máy tràn lan “mà không ai ngăn cấm”<sup>8</sup>. Thậm chí có trường hợp phụ huynh còn mua tặng xe phân khối lớn cho con dưới 18 tuổi để “thưởng” hoặc do thiếu hiểu biết pháp luật, tạo điều kiện cho con vi phạm. Bên cạnh đó, thói quen tham gia giao thông không gương mẫu của người lớn cũng tác động tiêu cực đến trẻ em. Ví dụ, nhiều cha mẹ chở con nhưng không đội mũ bảo hiểm cho con, vượt đèn đỏ trước mặt con, thậm chí lái xe sau khi uống rượu bia mà vẫn chở con. Những hành vi này hình thành trong nhận thức NCTN suy nghĩ rằng vi phạm giao thông là chuyện

---

<sup>6</sup> Đặng Thu Hương, *Xử lý vi phạm hành chính với người chưa thành niên - những vấn đề cần lưu ý*, truy cập tại <https://www.quanlynhanuoc.vn/2025/03/18/xu-ly-vi-pham-hanh-chinh-voi-nguoi-chua-thanh-nien-nhung-van-de-can-luu-y/>, truy cập ngày 27/8/2025.

<sup>7</sup> Đình Hiếu, *Gia tăng tai nạn giao thông ở lứa tuổi HSSV, hai Bộ vào cuộc chấn chỉnh*, truy cập tại <https://vietnamnet.vn/gia-tang-tai-nan-giao-thong-o-lua-tuoi-hssv-hai-bo-vao-cuoc-chan-chinh-2071192.html>, truy cập ngày 26/8/2025.

<sup>8</sup> Thành Long, *Phạt đến hàng chục triệu đồng hành vi giao xe cho người chưa đủ tuổi điều khiển*, truy cập tại <https://suckhoedoisong.vn/phat-den-hang-chuc-trieu-dong-hanh-vi-giao-xe-cho-nguoi-chua-du-tuoi-dieu-khien-169250104223126652.htm>, truy cập ngày 27/8/2025.

bình thường. Theo đánh giá của cơ quan công an, chính việc người lớn không làm gương là một nguyên nhân quan trọng khiến học sinh xem nhẹ pháp luật giao thông<sup>9</sup>. Sự bao biện này cho thấy ý thức chấp hành luật của phụ huynh chưa cao, gián tiếp “dạy” cho con thói quen xấu. Nhiều ý kiến chuyên gia cũng đồng tình: nếu bố mẹ không nghiêm túc chấp hành luật, không nhắc nhở con, thì khó có thể kỳ vọng con em có ý thức tốt<sup>10</sup>.

*Thứ ba*, hạn chế trong công tác giáo dục, tuyên truyền pháp luật cho NCTN: Mặc dù ngành Giáo dục và các cơ quan chức năng đã triển khai nhiều chương trình tuyên truyền an toàn giao thông trong trường học, song hiệu quả đạt được vẫn chưa như mong muốn. Hoạt động giáo dục pháp luật về giao thông ở nhiều nơi còn mang tính hình thức, thiếu hấp dẫn. Nội dung giáo trình giao thông trong nhà trường phổ thông hiện nay tích hợp rải rác trong môn Giáo dục công dân hoặc các buổi ngoại khóa, thời lượng ít ỏi khiến học sinh chưa nắm vững luật. Việc tuyên truyền đôi khi chỉ dừng ở mức đọc - chép nội quy, hoặc mời cảnh sát giao thông nói chuyện một chiều, chưa có tính tương tác, trải nghiệm nên các em “nghe xong để đấy”. Thống kê cho thấy vẫn có tỷ lệ đáng kể học sinh không biết rõ độ tuổi được phép lái xe, không phân biệt các loại biển báo giao thông cơ bản<sup>11</sup>. Ngoài ra, sự phối hợp giữa nhà trường - gia đình - lực lượng chức năng chưa thật chặt chẽ, dẫn đến thiếu giám sát thường xuyên. Có nơi chính quyền và công an địa phương chưa quan tâm đúng mức đến việc quản lý trật tự giao thông khu vực cổng trường, để học sinh tụ tập đi xe máy, xe đạp điện không mũ bảo hiểm một cách công khai mà không bị xử lý. Điều này làm giảm hiệu lực răn đe và khiến học sinh coi thường kỷ cương. Nhìn chung, mặc dù đã có nhiều nỗ lực trong việc tuyên truyền, phổ biến pháp luật giao thông cho học sinh, nhưng kết quả chưa thực sự đáp ứng kỳ vọng; vẫn còn những khoảng trống trong việc trang bị kiến thức và kỹ năng cần thiết.

*Thứ tư*, ảnh hưởng của môi trường xã hội và trào lưu xấu: Ngoài gia đình và nhà trường, môi trường xã hội xung quanh cũng tác động đến hành vi của NCTN. Hiện

---

<sup>9</sup> Nhật Nam, *Công an cả nước xử phạt nhiều trường hợp học sinh vi phạm giao thông*, truy cập tại <https://baochinhphu.vn/cong-an-ca-nuoc-xu-phat-nhieu-truong-hop-hoc-sinh-vi-pham-giao-thong-102241003144141528.htm>, truy cập ngày 27/8/2025.

<sup>10</sup> Trần Quý, *Số vụ tai nạn giao thông do trẻ vị thành niên gây ra có chiều hướng gia tăng*, truy cập tại <https://thanhtra.com.vn/an-ninh-trat-tu-D718A18CA/so-vu-tai-nan-giao-thong-do-tre-vi-thanh-nien-gay-ra-co-chieu-huong-gia-tang-029ea7c88.html>, truy cập ngày 25/8/2025.

<sup>11</sup> Đình Hiếu, *Gia tăng tai nạn giao thông ở lứa tuổi HSSV, hai Bộ vào cuộc chấn chỉnh*, truy cập tại <https://vietnamnet.vn/gia-tang-tai-nan-giao-thong-o-lua-tuoi-hssv-hai-bo-vao-cuoc-chan-chinh-2071192.html>, truy cập ngày 26/8/2025.

nay, internet và mạng xã hội phát triển mạnh mẽ, một số thanh thiếu niên bị lôi cuốn bởi những nội dung xấu như các clip “bốc đầu xe máy, đua xe” được chia sẻ tràn lan. Các em dễ bị kích thích bất chước theo để thể hiện “đẳng cấp” trước bạn bè. Một bộ phận khác tụ tập thành nhóm thanh niên rủ nhau đua xe trái phép, đặc biệt vào ban đêm tại các đô thị, gây nguy hiểm cho xã hội. Mặc dù lực lượng công an đã nhiều lần triệt phá các nhóm “quái xế” trẻ tuổi, song hiện tượng này vẫn tái diễn do tâm lý a dua, thích nổi tiếng trên mạng của một số bạn trẻ.

### **3. Một số bất cập pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đối với người chưa thành niên**

Hiện nay, việc xử phạt VPHC đối với NCTN vi phạm quy định về GTĐB được điều chỉnh trực tiếp bởi Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2014, 2017, 2020, 2022, 2025) (sau đây viết tắt là Luật XLVPHC), Luật Trật tự, an toàn GTĐB năm 2024 và Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định xử phạt VPHC về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực GTĐB; trừ điểm, phục hồi điểm giấy phép lái xe. Nhìn chung, hành lang pháp lý điều chỉnh việc xử phạt NCTN VPHC trong lĩnh vực GTĐB đã tương đối rõ ràng, tuy nhiên vẫn còn tồn tại một số hạn chế cần hoàn thiện để việc xử phạt diễn ra thuận lợi và phát huy hiệu quả trong thực tế.

*Thứ nhất*, sự hạn chế về các hình thức xử phạt đối với NCTN VPHC trong lĩnh vực GTĐB.

Theo Nghị định số 168/2024/NĐ-CP, các hành vi vi phạm giao thông có thể bị xử lý bằng nhiều biện pháp<sup>12</sup>. Tuy nhiên, đối với NCTN VPHC về GTĐB chỉ có thể áp dụng các hình thức xử phạt gồm Cảnh cáo; Phạt tiền; Tịch thu tang vật, phương tiện VPHC<sup>13</sup>. Nghiên cứu các hình thức xử phạt áp dụng đối với NCTN VPHC trong lĩnh vực GTĐB có thể thấy danh sách này còn khá khiêm tốn và chưa phát huy được mục đích của việc xử phạt trong những tình huống nhất định. Cụ thể, hình thức xử phạt cảnh cáo chỉ áp dụng được đối với NCTN từ đủ 14 đến dưới 16 tuổi; đối với NCTN từ đủ 16 đến dưới 18 tuổi chỉ có thể phạt cảnh cáo đối với VPHC không nghiêm trọng, có tình tiết giảm nhẹ và theo quy định thì bị áp dụng hình thức xử phạt cảnh cáo<sup>14</sup>. Do tính chất của hình thức xử phạt cảnh cáo tập trung vào việc đánh giá ý thức chấp hành pháp luật của người vi phạm nên tính răn đe của hình thức xử phạt này còn thấp. Vì

---

<sup>12</sup> Khoản 1, 2 Điều 3 Nghị định số 168/2024/NĐ-CP.

<sup>13</sup> Khoản 1 Điều 135 Luật XLVPHC.

<sup>14</sup> Điều 22 Luật XLVPHC.

vậy, Nghị định số 168/2024/NĐ-CP chỉ quy định một hành vi duy nhất áp dụng hình thức xử phạt này đó là “Phạt cảnh cáo người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi điều khiển xe mô tô, xe gắn máy, các loại xe tương tự xe mô tô và các loại xe tương tự xe gắn máy hoặc điều khiển xe ô tô, điều khiển xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ và các loại xe tương tự xe ô tô”<sup>15</sup>. Còn tất cả các VPHC còn lại trong lĩnh vực GTĐB đều áp dụng hình thức xử phạt tiền. Điều này đồng nghĩa với việc đối với NCTN từ đủ 16 đến dưới 18 tuổi VPHC trong lĩnh vực GTĐB sẽ không được áp dụng hình thức phạt cảnh cáo mà chủ yếu áp dụng hình thức phạt tiền.

Tuy nhiên, một vấn đề khác phát sinh là hiệu quả của hình thức phạt tiền chỉ phát huy đối với trường hợp NCTN từ đủ 16 đến dưới 18 tuổi VPHC trong lĩnh vực GTĐB có khả năng tài chính để đóng phạt, ngược lại nếu nhóm đối tượng này không có khả năng tài chính để đóng phạt thì hiệu quả trừng trị, răn đe của hình thức xử phạt tiền đối với nhóm đối tượng này cũng không phát huy được ý nghĩa, từ đó cũng ảnh hưởng đến hiệu quả của việc phòng ngừa các VPHC trong lĩnh vực GTĐB đối với nhóm đối tượng này.

Tham khảo kinh nghiệm quốc tế nhận thấy một số quốc gia quy định đa dạng các hình thức xử phạt đối với NCTN VPHC trong lĩnh vực GTĐB:

Ở Hoa Kỳ áp dụng hệ thống luật giao thông theo từng bang, nhưng nhìn chung có nhiều chương trình giáo dục kết hợp chế tài dành cho NCTN vi phạm. Ví dụ, tại bang New Jersey, biện pháp treo bằng lái kết hợp với quản chế 01 năm được chứng minh là biện pháp giảm mạnh tái phạm về vi phạm và tai nạn giao thông đối với NCTN. Biện pháp này giúp giảm thiểu cả tần suất vi phạm và tai nạn tái phạm ở nhóm tài xế chưa thành niên<sup>16</sup>. Nhiều nơi yêu cầu người trẻ vi phạm phải tham gia khóa học cải tạo hành vi lái xe. Chẳng hạn, bang Ohio yêu cầu khóa học cải huấn lái xe 6 giờ cho thanh thiếu niên sau lần vi phạm thứ hai hoặc ba. Nội dung khóa học thường nhấn mạnh hậu quả của lái xe nguy hiểm, kết hợp trải nghiệm thực tế. Ví dụ, chương trình “ThinkFirst Traffic Offenders Program” cho phép người vi phạm trải nghiệm mô phỏng quá trình trở thành nạn nhân tai nạn (từ phòng cấp cứu đến phục hồi), giúp họ nhận thức rõ hậu quả hành vi lái xe nguy hiểm<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Khoản 1 Điều 18 Nghị định số 168/2024/NĐ-CP.

<sup>16</sup> Jon A. Carnegie, William Edward Strawderman, Wei Li, *Report “Study of Recidivism Rates among Drivers Administratively Sanctioned by the New Jersey Motor Vehicle Commission”*, truy cập tại <https://www.nj.gov/transportation/business/research/reports/FHWA-NJ-2009-019.pdf>, truy cập ngày 28/8/2025.

<sup>17</sup> St. Joseph Safety & Health Council, *Sentencing Alternative for High-Risk Drivers*, truy cập tại <https://www.stjoesafetycouncil.org/traffic-offender-program>, truy cập ngày 26/8/2025.

Tương tự ở Anh cũng tồn tại các chương trình giáo dục thay thế việc phạt tiền và trừ điểm, thường do cảnh sát địa phương hoặc công ty được ủy quyền tổ chức. Ví dụ, Chương trình can thiệp cho lái xe trẻ (Young Driver Intervention - YDI) do cảnh sát Thames Valley áp dụng, dành cho người lái 17-25 tuổi vi phạm lần đầu các lỗi ít nghiêm trọng. Tham gia khóa học này (kết hợp học trực tiếp và trực tuyến) sẽ thay cho việc bị phạt tiền và trừ điểm giấy phép lái xe. Mục đích là giúp tài xế trẻ nhận ra lỗi và cải thiện kỹ năng lái xe an toàn, tránh để lại vết phạt sớm trong hồ sơ lái xe của họ. Ngoài ra, Anh có khóa học nâng cao ý thức lái xe (Driver Awareness Courses) như khóa học về tốc độ (Speed Awareness), về rượu (Drink-Drive Course)... mà tòa hoặc cảnh sát có thể đề nghị cho người vi phạm trẻ tuổi. Hoàn thành khóa học có thể giúp giảm nhẹ hình phạt (ví dụ giảm thời gian bị cấm lái)<sup>18</sup>. Các khóa học thay thế phạt cũng được đánh giá tích cực, một nghiên cứu cho thấy tài xế trẻ tham gia khóa giáo dục trực tuyến thay vì nộp phạt có tỷ lệ tái vi phạm thấp hơn trong năm sau đó<sup>19</sup>.

*Thứ hai*, bất cập về bảo đảm thi hành quyết định xử phạt VPHC trong lĩnh vực GTĐB đối với NCTN.

NCTN là đối tượng chưa có sự phát triển toàn diện về thể chất, tâm lý và nhận thức pháp luật. Do vậy, so với người thành niên, khả năng nhận thức và điều khiển hành vi của NCTN có phần bị hạn chế. Xuất phát từ đặc trưng này, Luật XLVPHC quy định việc áp dụng hình thức xử phạt, quyết định mức xử phạt đối với NCTN VPHC phải nhẹ hơn so với người thành niên có cùng hành vi vi phạm. Cụ thể, Điều 134 Luật XLVPHC quy định người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi VPHC thì không áp dụng hình thức phạt tiền mà chỉ áp dụng hình thức phạt cảnh cáo. Trường hợp người từ đủ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi VPHC bị phạt tiền thì mức tiền phạt không quá 1/2 mức tiền phạt áp dụng đối với người thành niên; bị buộc phải nộp một khoản tiền tương đương trị giá tang vật, phương tiện VPHC vào ngân sách nhà nước thì số tiền nộp vào ngân sách nhà nước bằng 1/2 trị giá tang vật, phương tiện VPHC. Xét về mặt nội dung, phạt tiền là tước của cá nhân, tổ chức VPHC một khoản tiền nhất định để sung vào công quỹ nhà nước. Trong các hình thức xử phạt, phạt tiền được quy định phổ biến nhất vì phạt tiền có nhiều mức phạt, phù hợp với tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội

---

<sup>18</sup> Drivetechnology, *Young Driver Intervention for TVP*, truy cập tại <https://www.drivetechnology.co.uk/police-referred-courses/course/young-driver-safe-road/>, truy cập ngày 26/8/2025.

<sup>19</sup> A.E. af Wählberg (2011), *Re-education of young driving offenders: Effects on recorded offences and self-reported collisions*, Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, Volume 14, Issue 4, pp. 293.

của VPHC. Hình thức xử phạt này gây thiệt hại trực tiếp đến lợi ích kinh tế của cá nhân, tổ chức vi phạm nên có hiệu quả cao trong phòng, chống VPHC<sup>20</sup>.

Bên cạnh đó, Luật XLVPHC còn quy định khi NCTN từ đủ 16 tuổi đến dưới 18 tuổi thực hiện VPHC trong lĩnh vực GTĐB bị phạt tiền nhưng không có tiền nộp phạt thì cha mẹ hoặc người giám hộ phải thực hiện thay<sup>21</sup>. Phần lớn NCTN vẫn phụ thuộc kinh tế vào gia đình, chưa tham gia quan hệ lao động nên chưa thể tự chủ về tài chính. Vì thế, khi bị áp dụng hình thức phạt tiền, nhiều em không có khả năng tự thanh toán. Quy định pháp luật giao trách nhiệm cho cha mẹ hoặc người giám hộ nộp phạt thay là một giải pháp hợp lý, vừa khắc phục khó khăn trong thi hành quyết định xử phạt, vừa đặt nghĩa vụ quản lý, giáo dục con cái lên vai gia đình<sup>22</sup>. Mặc dù pháp luật có những quy định mang tính nhân đạo dành cho NCTN, tuy vậy khi bị phạt tiền thì các đối tượng này cũng phải có nghĩa vụ chấp hành quyết định xử phạt. Nếu không tự nguyện thi hành quyết định phạt tiền, NCTN có thể bị áp dụng các biện pháp cưỡng chế theo Điều 86 Luật XLVPHC như sau: (i) Khấu trừ một phần lương hoặc một phần thu nhập; (ii) Khấu trừ tiền từ tài khoản; (iii) Kê biên tài sản có giá trị tương ứng với số tiền phạt để bán đấu giá; (iv) Thu tiền, tài sản khác của người vi phạm do cá nhân, tổ chức khác đang giữ trong trường hợp sau khi vi phạm cố tình tẩu tán tài sản.

Vấn đề đặt ra là nếu cha mẹ hoặc người giám hộ không nộp tiền phạt thay cho NCTN khi bị xử phạt do VPHC trong lĩnh vực GTĐB thì việc bảo đảm thi hành quyết định xử phạt sẽ ra sao? Cần lưu ý rằng, các biện pháp cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt chỉ áp dụng đối với đối tượng vi phạm là NCTN. Đối với cha mẹ hoặc người giám hộ của NCTN - những người không VPHC thì không thể áp dụng các biện pháp cưỡng chế này. Thực tế cho thấy, không ít quyết định xử phạt tiền đối với NCTN rơi vào tình trạng khó thi hành. Nguyên nhân là do bản thân các em không có khả năng tài chính để nộp phạt, trong khi cha mẹ hoặc người giám hộ dù có điều kiện kinh tế nhưng lại không thực hiện nghĩa vụ nộp thay<sup>23</sup>. Trong bối cảnh đó, cơ quan có thẩm quyền lại không được phép áp dụng biện pháp cưỡng chế đối với cha mẹ hoặc người giám hộ

<sup>20</sup> Nguyễn Nhật Khanh, Đặng Thị Phương Ngọc (2020), *Hình thức phạt tiền trong pháp luật xử phạt vi phạm hành chính*, Tạp chí Nhà nước và Pháp luật, số 1, tr. 39.

<sup>21</sup> Khoản 3 Điều 134 Luật XLVPHC.

<sup>22</sup> Nguyễn Cảnh Hợp (Chủ biên) (2017), *Bình luận khoa học Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (Tái bản lần thứ nhất)*, NXB Hồng Đức, tr. 799.

<sup>23</sup> Báo cáo số 265/BC-UBND ngày 27/11/2019 của UBND tỉnh Trà Vinh tổng kết công tác tư pháp năm 2019; Công văn số 779/STP-QLXLVPHC&TDTHPL ngày 10/11/2020 của Sở Tư pháp tỉnh Sóc Trăng báo cáo tình hình thi hành pháp luật về xử lý VPHC năm 2020.

của NCTN. Điều này bộc lộ một khoảng trống trong quy định pháp luật, cần sớm được điều chỉnh để bảo đảm hiệu lực của quyết định xử phạt<sup>24</sup>.

#### **4. Kiến nghị hoàn thiện các quy định pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đối với người chưa thành niên**

*Thứ nhất*, nghiên cứu bổ sung và hoàn thiện quy định pháp luật về hình thức xử phạt đối với NCTN vi phạm quy định về GTĐB theo hướng cần thiết phải đa dạng hóa các chế tài nhằm khắc phục hạn chế của Nghị định số 168/2024/NĐ-CP. Ngoài các hình thức xử phạt hiện nay như cảnh cáo; phạt tiền; tịch thu tang vật, phương tiện, pháp luật nên bổ sung những biện pháp thay thế mang tính giáo dục và phòng ngừa, phù hợp với đặc thù tâm lý, điều kiện tài chính của lứa tuổi chưa thành niên. Cụ thể, có thể quy định hình thức bắt buộc tham gia các khóa học an toàn giao thông, lớp cải tạo hành vi lái xe hoặc trải nghiệm mô phỏng hậu quả tai nạn giao thông; áp dụng biện pháp lao động công ích liên quan đến trật tự an toàn giao thông như hỗ trợ tuyên truyền, giữ gìn vệ sinh đường phố; đồng thời nghiên cứu chương trình giáo dục bắt buộc để tăng tính răn đe và ngăn ngừa tái phạm.

Quy định này phải nêu đầy đủ các yếu tố: định nghĩa bắt buộc tham gia các khóa học an toàn giao thông, lao động công ích là gì; phạm vi áp dụng (những vi phạm nào trong lĩnh vực GTĐB được áp dụng các hình thức này; điều kiện áp dụng - ví dụ số lần tái phạm, mức độ vi phạm); thời lượng học tập, lao động tối thiểu, tối đa; đối tượng không áp dụng (miễn trừ đối với người già yếu, phụ nữ mang thai, người dưới một độ tuổi nhất định...); quyền và nghĩa vụ của người bị xử phạt; và danh mục các công việc công ích phù hợp có thể được giao. Việc liệt kê rõ phạm vi và điều kiện áp dụng là rất quan trọng để bảo đảm tính hợp pháp, minh bạch, tránh tình trạng áp dụng tùy tiện hoặc vượt quá giới hạn luật cho phép. Quyết định xử phạt có thể do lực lượng công an ban hành nhưng việc tổ chức khóa học an toàn giao thông hoặc lao động công ích có thể giao cho Ủy ban nhân dân cấp xã nơi người đó cư trú phối hợp thực hiện, dưới sự giám sát của cơ quan công an. Sau khi người vi phạm hoàn thành số giờ lao động được giao, phải có biên bản xác nhận hoàn thành để ghi nhận việc thi hành quyết định xử phạt tương tự biên lai nộp phạt tiền. Trường hợp người vi phạm không chấp hành hoặc trốn tránh, luật cũng cần quy định biện pháp xử lý như cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Cao Vũ Minh (2021), *Những nội dung về xử phạt người chưa thành niên vi phạm hành chính cần được quy định chi tiết*, Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp, số 03+04, tr. 66.

<sup>25</sup> Báo Pháp luật Thành phố Hồ Chí Minh, *Phạt lao động công ích: Cần thiết nhưng phải chuẩn bị kỹ lưỡng về mặt pháp lý*, truy cập tại <https://plo.vn/phat-lao-dong-cong-ich-can-thiet-nhung-phai-chuan-bi-ky-luong-ve-mat-phap-ly>, truy cập ngày 05/10/2025.

Bên cạnh đó, cần thiết lập cơ chế thay thế tiền phạt bằng các biện pháp giáo dục hoặc công ích trong trường hợp người vi phạm không có khả năng tài chính. Như vậy, việc sửa đổi, bổ sung pháp luật theo hướng đa dạng hóa, kết hợp chế tài hành chính với giáo dục - cải tạo hành vi sẽ vừa đảm bảo tính răn đe, vừa nâng cao hiệu quả phòng ngừa vi phạm giao thông trong nhóm NCTN.

*Thứ hai*, trong trường hợp cha mẹ hoặc người giám hộ có khả năng tài chính nhưng không tự nguyện nộp phạt thay cho NCTN, pháp luật hiện hành chưa đưa ra cơ chế cưỡng chế cụ thể. Cả về mặt lý luận lẫn thực tiễn đều cho thấy, chỉ khi có cơ sở pháp lý rõ ràng thì mới có thể giải quyết thấu đáo những vướng mắc phát sinh liên quan<sup>26</sup>. Để xử lý hạn chế nêu trên, tác giả đề xuất bổ sung vào khoản 3 Điều 134 Luật XLVPHC nội dung quy định về cơ chế chuyển đổi nghĩa vụ pháp lý để bảo đảm thi hành quyết định xử phạt. Nếu NCTN không có tiền, tài sản để nộp phạt thì chuyển nghĩa vụ nộp phạt từ người chưa thành niên sang cho cha mẹ/người giám hộ.

## 5. Kết luận

Qua nghiên cứu về xử phạt VPHC trong lĩnh vực GTĐB đối với NCTN, có thể thấy đây là một vấn đề vừa mang tính cấp thiết vừa có nhiều khía cạnh phức tạp. Trước hết, tình hình vi phạm của NCTN ngày càng gia tăng, thể hiện qua các hành vi như điều khiển xe khi chưa đủ tuổi, không có giấy phép lái xe, không đội mũ bảo hiểm, phóng nhanh vượt ẩu, tụ tập đua xe trái phép... Những hành vi này không chỉ gây nguy hiểm trực tiếp cho bản thân người vi phạm mà còn ảnh hưởng nghiêm trọng đến trật tự, an toàn xã hội và tính mạng của cộng đồng. Bên cạnh đó, việc áp dụng pháp luật về xử phạt VPHC trong lĩnh vực GTĐB đối với NCTN còn tồn tại nhiều bất cập. Hạn chế lớn nhất là sự bó hẹp trong các hình thức xử phạt, trong khi mức độ răn đe chưa đủ mạnh. Thêm vào đó, cơ chế bảo đảm thi hành quyết định xử phạt chưa thực sự hiệu quả, nhất là khi đối tượng vi phạm chưa có khả năng tài chính để thực hiện nghĩa vụ nộp phạt. Điều này làm giảm hiệu quả quản lý nhà nước, ảnh hưởng đến tính nghiêm minh của pháp luật. Để khắc phục những hạn chế trên, cần có sự hoàn thiện pháp luật theo hướng vừa đảm bảo tính nghiêm khắc, vừa mang tính giáo dục, phòng ngừa.

---

<sup>26</sup> Nguyễn Thị Phương Châm (2020), *Trách nhiệm bồi thường thiệt hại do người chưa thành niên gây ra từ góc nhìn pháp luật so sánh*, Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp, số 5, tr. 56.

**DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Quốc hội, Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2014, 2017, 2020, 2022, 2025).
2. Quốc hội, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024.
3. 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.
4. A.E. af Wählberg (2011), *Re-education of young driving offenders: Effects on recorded offences and self-reported collisions*, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 14, Issue 4.
5. Thùy An, *Xử phạt nghiêm học sinh chưa đủ tuổi sử dụng xe máy có dung tích trên 50CC*, truy cập tại <https://anninhthudo.vn/xu-phat-nghiem-hoc-sinh-chua-du-tuoi-su-dung-xe-may-co-dung-tich-tren-50cc-post624282.antd>, truy cập ngày 10/12/2025.
6. Báo Pháp luật Thành phố Hồ Chí Minh, *Phạt lao động công ích: Cần thiết nhưng phải chuẩn bị kỹ lưỡng về mặt pháp lý*, truy cập tại <https://plo.vn/phat-lao-dong-cong-ich-can-thiet-nhung-phai-chuan-bi-ky-luong-ve-mat-phap-ly-post867526.html>, truy cập ngày 05/10/2025.
7. Nguyễn Thị Phương Châm (2020), *Trách nhiệm bồi thường thiệt hại do người chưa thành niên gây ra từ góc nhìn pháp luật so sánh*, Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp, số 5.
8. Drivetech, *Young Driver Intervention for TVP*, truy cập tại <https://www.drivetech.co.uk/police-referred-courses/course/young-driver-safe-road/>, truy cập ngày 26/8/2025.
9. Đình Hiếu, *Gia tăng tai nạn giao thông ở lứa tuổi HSSV, hai Bộ vào cuộc chấn chỉnh*, truy cập tại <https://vietnamnet.vn/gia-tang-tai-nan-giao-thong-o-lua-tuoi-hssv-hai-bo-vao-cuoc-chan-chinh-2071192.html>, truy cập ngày 26/8/2025.
10. Nguyễn Cảnh Hợp (Chủ biên) (2017), *Bình luận khoa học Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (Tái bản lần thứ nhất)*, NXB. Hồng Đức.
11. Đặng Thu Hương, *Xử lý vi phạm hành chính với người chưa thành niên - những vấn đề cần lưu ý*, truy cập tại <https://www.quanlynhanuoc.vn/2025/03/18/xu-ly-vi-pham-hanh-chinh-voi-nguoi-chua-thanh-nien-nhung-van-de-can-luu-y/>, truy cập ngày 27/8/2025.

12. Jon A. Carnegie, William Edward Strawderman, Wei Li, *Report “Study of Recidivism Rates among Drivers Administratively Sanctioned by the New Jersey Motor Vehicle Commission”*, truy cập tại <https://www.nj.gov/transportation/business/research/reports/FHWA-NJ-2009-019.pdf>, truy cập ngày 28/8/2025.

13. Nguyễn Nhật Khanh, Đặng Thị Phương Ngọc (2020), *Hình thức phạt tiền trong pháp luật xử phạt vi phạm hành chính*, Tạp chí Nhà nước và Pháp luật, số 1.

14. Thành Long, *Phạt đến hàng chục triệu đồng hành vi giao xe cho người chưa đủ tuổi điều khiển*, truy cập tại <https://suckhoedoisong.vn/phat-den-hang-chuc-trieu-dong-hanh-vi-giao-xe-cho-nguoi-chua-du-tuoi-dieu-khien-169250104223126652.htm>, truy cập ngày 27/8/2025.

15. Cao Vũ Minh (2021), *Những nội dung về xử phạt người chưa thành niên vi phạm hành chính cần được quy định chi tiết*, Tạp chí Nghiên cứu Lập pháp, số 03+04.

16. Nhật Nam, *Công an cả nước xử phạt nhiều trường hợp học sinh vi phạm giao thông*, truy cập tại <https://baochinhphu.vn/cong-an-ca-nuoc-xu-phat-nhieu-truong-hop-hoc-sinh-vi-pham-giao-thong-102241003144141528.htm>, truy cập ngày 27/8/2025.

17. Trần Quý, *Số vụ tai nạn giao thông do trẻ vị thành niên gây ra có chiều hướng gia tăng*, truy cập tại <https://thanhtra.com.vn/an-ninh-trat-tu-D718A18CA/so-vu-tai-nan-giao-thong-do-tre-vi-thanh-nien-gay-ra-co-chieu-huong-gia-tang-029ea7c88.html>, truy cập ngày 25/8/2025.

18. St. Joseph Safety & Health Council, *Sentencing Alternative for High-Risk Drivers*, truy cập tại <https://www.stjoesafetycouncil.org/traffic-offender-program>, truy cập ngày 26/8/2025.

19. Thanh Thảo, *“Khoảng trống” trong an toàn giao thông*, truy cập tại <https://www.bienphong.com.vn/khoang-trong-trong-an-toan-giao-thong-post468996.html>, truy cập ngày 26/8/2025.

20. Nguyễn Anh Tuấn (2025), *Xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của lực lượng cảnh sát giao thông từ thực tiễn thành phố Hà Nội*, Luận án tiến sĩ Luật học, Học viện Khoa học xã hội.