

Hà Nội, ngày 19 tháng 4 năm 2012

BÁO CÁO

**Thực trạng vi phạm hành chính và
các giải pháp khắc phục trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ**

Kính gửi: Ủy ban Pháp luật của Quốc hội

Thực hiện văn bản số số 609/UBPL13 ngày 16 tháng 02 năm 2012 của Ủy ban Pháp luật của Quốc hội về việc báo cáo giải trình về thực trạng vi phạm hành chính và các giải pháp khắc phục trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn quản lý của mình, trên cơ sở Báo cáo về thực trạng vi phạm hành chính và các giải pháp khắc phục trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ của Bộ Công an, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, TP. Đà Nẵng và 48 UBND cấp tỉnh khác, Bộ Giao thông vận tải xin báo cáo như sau:

A. THỰC TRẠNG VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ

I. Tình hình vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, hậu quả

Vi phạm hành chính về giao thông đường bộ trong nhiều năm qua luôn là vấn đề bức xúc trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông và là một trong những nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông đường bộ.

1. Kết quả xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB trong phạm vi cả nước:

Trong năm 2011 và 2 tháng đầu năm 2012, trên toàn quốc đã kiểm tra, xử lý trên 8,3 triệu trường hợp vi phạm hành chính về giao thông đường bộ, thu nộp Kho bạc Nhà nước trên 2.382 tỷ đồng, trong đó:

Lực lượng cảnh sát giao thông đường bộ trong năm 2011 và 2 tháng đầu năm 2012 đã kiểm tra xử lý 7.234.163 trường hợp vi phạm, thu nộp Kho bạc Nhà nước 2.044 tỷ 237 triệu đồng; tước giấy phép 275.666 trường hợp, tạm giữ 26.842

xe ô tô, 650.227 xe mô tô, xe gắn máy và 4.063 phương tiện khác. Riêng trong 2 tháng đầu năm 2012 đã kiểm tra xử lý 800.241 trường hợp vi phạm, thu nộp Kho bạc Nhà nước 251 tỷ 338 triệu đồng, tạm giữ 2.561 xe ô tô, 90.991 xe mô tô, xe gắn máy.

Lực lượng thanh tra giao thông đường bộ (cả Trung ương và địa phương) trong năm 2011 đã phát hiện, lập biên bản, ra quyết định xử phạt 1.066.956 trường hợp, thu nộp 338 tỷ 25 triệu đồng.

2. Kết quả xử lý vi phạm hành chính ở 03 thành phố Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng

- Thành phố Hà Nội: Năm 2011 đã xử lý 954.386 trường hợp vi phạm (chiếm 11 % so với cả nước), tạm giữ 36.159 phương tiện vi phạm, tịch thu 2.064 phương tiện, tước quyền sử dụng 59.377 giấy phép lái xe. Trong 3 tháng đầu năm 2012 xử lý 13.372 trường hợp vi phạm, tạm giữ 154 phương tiện vi phạm, tạm giữ 300 bộ giấy tờ xe. Trong đó, Thanh tra đường bộ đã tiến hành xử lý 6.197 trường hợp chiếm dụng lòng đường, hè phố để kinh doanh buôn bán, dỡ bỏ 6.961 lều quán, 6.123 bục bê, 1.511 biển quảng cáo trái phép.

- Thành phố Hồ Chí Minh: Năm 2011 và 2 tháng đầu năm 2012, đã phát hiện, xử phạt 1.933.611 trường hợp vi phạm (chiếm 23 % so với cả nước), tạm giữ trên 79.000 phương tiện các loại, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe 69.641 trường hợp, xử lý 9.518 trường hợp chiếm dụng lòng đường, vỉa hè.

- Thành phố Đà Nẵng: Năm 2011 và 2 tháng đầu năm 2012 đã phát hiện lập biên bản 102.345 vụ, quyết định xử phạt 91.948 trường hợp vi phạm, tước quyền sử dụng 1.754 giấy phép lái xe, tạm giữ 4.698 phương tiện vi phạm, xử lý 384 vụ vi phạm về chiếm dụng lòng đường, vỉa hè.

3. Hậu quả của vi phạm hành chính về giao thông đường bộ

Theo báo cáo của Bộ Công an về phân tích tai nạn giao thông đường bộ, tình trạng vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ là nguyên nhân chính gây ra tai nạn giao thông, đồng thời cũng là một trong những yếu tố tạo nên tình trạng ùn tắc giao thông tại các thành phố. Theo số liệu của Ủy ban ATGTQG, năm 2011, tai nạn GTĐB chiếm 98,2% về số vụ, 96% số người chết, 98,8% số người bị thương hàng năm trên cả nước, ngoài ra hàng năm còn gây thiệt hại về phương tiện, tài sản, hàng hóa hàng ngàn tỷ đồng.

- Tai nạn giao thông: mặc dù tai nạn giao thông trên cả nước cũng như tại 3 thành phố lớn đều giảm so với cùng kỳ năm trước, tuy nhiên số vụ tai nạn giao thông và thiệt hại vẫn ở mức cao.

Trong năm 2011 và 2 tháng đầu năm 2012 trên cả nước xảy ra **49.518** vụ tai nạn giao thông và va chạm giao thông đường bộ, làm chết **12.399** người, bị thương **54.192** người, so với cùng kỳ năm 2010 đã giảm về cả 3 tiêu chí về số vụ, số người chết và bị thương. Trong đó, tai nạn giao thông đường bộ từ ít nghiêm trọng trở lên xảy ra 14.599 vụ, làm chết 12.399 người, bị thương 11.200 người, so với cùng kỳ năm trước giảm 1.159 vụ (- 7,35%), giảm 632 người chết (- 4,85%), giảm 329 người bị thương (-14,2%).

Riêng Hà Nội, TP.Hồ Chí Minh và Đà Nẵng trong 3 năm gần đây TNGT đều giảm cả 03 tiêu chí.

Năm 2011, trên địa bàn Hà Nội xảy ra 1.027 vụ TNGTĐB, làm chết 749 người và bị thương 443 người, so với cùng kỳ năm 2010 giảm 82 vụ (-7,4%), giảm 58 người chết (-7,2%) và giảm 35 người bị thương (-7,3%). 2 tháng đầu năm 2012, tại Hà Nội xảy ra 64 vụ TNGT đường bộ, làm chết 60 người và bị thương 16 người, so với cùng kỳ năm 2011 giảm 50 vụ (-43,38%); giảm 45 người chết (-42,8%) và giảm 07 người bị thương (-30,4%).

Năm 2011, trên địa bàn TP Hồ Chí Minh xảy ra 971 vụ TNGTĐB, làm chết 831 người và bị thương 459 người, so với năm 2010 giảm 100 vụ (-9,34%), giảm 54 người chết (-6,1%) và giảm 10 người bị thương (-2,13%). 2 tháng đầu năm 2012, Hồ Chí Minh xảy ra 88 vụ TNGT, làm chết 78 người và bị thương 44 người, so với cùng kỳ năm trước giảm 81 vụ (-47,93%); giảm 69 người chết (-46,94%) và giảm 49 người bị thương (-52,69%).

Năm 2011, trên địa bàn TP Đà Nẵng xảy ra 190 vụ TNGTĐB, làm chết 130 người và bị thương 155 người, so với cùng kỳ năm 2010 giảm 76 vụ (-28.6 %), giảm 36 người chết (- 21.7 %) và giảm 15 người bị thương (- 8.8 %).

- Ùn tắc giao thông: tình hình ùn tắc giao thông diễn biến rất phức tạp, đặc biệt tại các thành phố lớn như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh. Tại hai thành phố này, ùn tắc xảy ra thường xuyên, nhất là vào các giờ cao điểm. Số vụ ùn tắc giao thông trên địa bàn Hà Nội chiếm 22.1% tổng số vụ ùn tắc giao thông trên cả nước, TP. Hồ Chí Minh chiếm 17%. Nguyên nhân gây ra ùn tắc giao thông chủ yếu do tai nạn giao thông (chiếm 44%) và do lưu lượng phương tiện đông (chiếm 23%). Khi xảy ra ùn ứ giao thông, người lái xe không chấp hành quy tắc giao thông, đua nhau chen lấn

vào các chỗ hờ, không nhường đường..làm cho tình hình ùn tắc càng trở nên phức tạp. Riêng tại TP Đà Nẵng không xảy ra ùn tắc giao thông.

II. Phân tích vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

1. Các nhóm hành vi vi phạm hành chính về giao thông đường bộ phổ biến được phát hiện và xử lý:

- Nhóm hành vi vi phạm quy tắc giao thông đường bộ: đi không đúng phần đường, lấn đường, tránh, vượt trái quy định (21,6%); vi phạm quy định về tốc độ (21,2%); dừng đỗ xe trái quy định (8,9%); không chấp hành biển báo hiệu (5,9%); chờ quá số người quy định, chờ quá tải trọng (9,7%); người điều khiển, người ngồi trên xe mô tô, xe gắn máy không đội mũ bảo hiểm (9,3%). Đây là nhóm hành vi phạm bị phát hiện và xử lý nhiều nhất.

- Các hành vi vi phạm quy định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ: phần lớn vi phạm là hành vi điều khiển xe không có giấy phép lái xe hoặc có giấy phép lái xe nhưng không phù hợp (3,5%).

- Đối với hành vi vi phạm quy định về nồng độ cồn: mặc dù tình trạng lái xe sử dụng rượu bia quá nồng độ quy định còn phổ biến nhưng việc phát hiện và xử phạt còn thấp. Năm 2011 phát hiện và xử lý hơn 70.000 trường hợp vi phạm, tăng hơn 2,3 lần so với năm 2010 (riêng trong tháng An toàn giao thông, tháng 9/2011 trên toàn quốc tập trung cao điểm xử lý vi phạm quy định về nồng độ cồn đã phát hiện, xử lý 12.102 trường hợp vi phạm).

- Các hành vi vi phạm quy định về phương tiện tham gia giao thông đường bộ: (chiếm 10,1%) chủ yếu là các hành vi thay đổi kết cấu thiết kế phương tiện trái phép; không đăng kiểm khi hết hạn; đưa phương tiện không đủ điều kiện, không bảo đảm an toàn giao thông vào lưu hành.

- Các hành vi vi phạm quy định về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ: chủ yếu là các hành vi lấn chiếm, xây dựng, sử dụng trái phép hành lang an toàn giao thông đường bộ, san lấp, mở đường nhánh đầu nối trái phép vào đường chính, thi công công trình trong phạm vi đất dành cho đường bộ không có giấy phép thi công, không đảm bảo các điều kiện an toàn khi thi công trên đường bộ đang khai thác, vi phạm quy định về tải trọng cầu, đường bộ (trong năm 2011 Thanh tra Tổng cục đường bộ VN đã phát hiện xử lý hơn 5.000 trường hợp vi phạm); lấn chiếm lòng đường, vỉa hè làm nơi bày bán hàng hóa, trông giữ phương tiện trái phép (hành vi

này phổ biến ở các thành phố lớn, riêng Hà Nội trong năm 2011 và 2 tháng đầu năm 2012 đã phát hiện và xử lý hơn 20.000 trường hợp vi phạm).

- Các hành vi vi phạm quy định về vận tải đường bộ: tập trung vào các vi phạm về hoạt động kinh doanh vận tải như: xe khách dừng, đón, trả khách không đúng nơi quy định; chờ quá số người quy định; xe ô tô chở hàng quá tải trọng thiết kế của xe, quá tải trọng cầu, đường bộ; xe ô tô chở hàng rời, vật liệu rời không che phủ bạt hoặc có che phủ bạt nhưng vẫn để rơi vãi.

* Các hành vi vi phạm hành chính về GTĐB ở 03 thành phố Hà Nội, TP.HCM, Đà Nẵng tuy đa dạng nhưng mang tính phổ biến điển hình của đô thị, tập trung cao ở những nhóm hành vi sau:

- Vi phạm quy tắc giao thông: chủ yếu là vượt đèn đỏ, dừng đỗ không đúng vị trí, đi sai làn đường, đi vào đường cấm loại phương tiện, đi vào đường cấm rẽ, không đội mũ bảo hiểm, uống rượu bia, không cài dây an toàn, nghe điện thoại di động khi điều khiển xe, không chấp hành hiệu lệnh của tín hiệu giao thông, dừng, đỗ xe trái quy định.

- Vi phạm về vận tải khách đường bộ: chủ yếu là hành vi đón trả khách ngoài bến xe, chạy xe lòng vòng đón khách quanh khu vực bến xe.

- Vi phạm quy định về sử dụng kết cấu hạ tầng giao thông mang tính trật tự đô thị như: lấn chiếm, chiếm dụng lòng đường, vỉa hè làm nơi buôn bán, kinh doanh, trông giữ phương tiện trái phép; xây dựng bụi bặm, làm mái che, mái vẩy, biển quảng cáo trái phép.

- Không đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô, xe gắn máy hoặc đội mũ không đúng quy định, sử dụng mũ không đủ tiêu chuẩn.

- Một số hành vi nổi cộm khác là: tụ tập đua xe, lạng lách đánh võng và chạy quá tốc độ; bỏ chạy và chống người thi hành công vụ.

2. Đặc điểm vi phạm hành chính về giao thông đường bộ

- Về đối tượng vi phạm: rất đa dạng ở mọi lứa tuổi, trình độ và thành phần do hoạt động giao thông vận tải đường bộ gắn chặt với sinh hoạt hàng ngày của mọi người dân, trong đó, phần lớn là hành vi vi phạm quy tắc giao thông do lái xe mô tô thực hiện chiếm 69,4%, do lái xe ô tô thực hiện chiếm 22,3%, còn lại là các đối tượng khác chiếm 8,3%.

- Về địa điểm và thời gian vi phạm: địa điểm xảy ra hành vi vi phạm là trên mọi địa bàn có đường bộ, nhưng chủ yếu tập trung ở đô thị, khu dân cư và trên các

tuyến quốc lộ (chiếm hơn 30%), còn lại là trên các tuyến tỉnh lộ, giao thông nông thôn. Thời gian diễn ra chủ yếu là vào sau giờ ăn, nghỉ trưa, chiều trong khoảng từ 12-24 giờ.

3. Nguyên nhân

- Qua phân tích số liệu vi phạm hành chính về giao thông đường bộ, nhóm hành vi vi phạm bị phát hiện và xử lý nhiều nhất là vi phạm quy tắc giao thông đường bộ, đây là những vi phạm do lỗi chủ quan của người tham gia giao thông, qua đó cho thấy ý thức tự giác chấp hành pháp luật của một bộ phận không nhỏ người tham gia giao thông chưa cao, đặc biệt là khi trên đường vắng bóng lực lượng công an, thanh tra giao thông. Văn minh, văn hóa giao thông đô thị chưa được phát huy mà điển hình là tình trạng chen lấn, thiếu nhường nhịn, đi lại lộn xộn trong giao thông.

- Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ tăng nhanh, bình quân trên 15% /năm vượt quá khả năng đáp ứng của kết cấu hạ tầng giao thông (*tính đến hết tháng 12 năm 2011 trên toàn quốc có 1.900.000 xe ô tô, 35.000.000 mô tô, xe gắn máy được đăng ký lưu hành*). Tốc độ phát triển và chất lượng vận tải hành khách công cộng chưa cao, chưa thuận lợi, chưa đáp ứng được nhu cầu đi lại ở các đô thị, dẫn đến phương tiện giao thông cơ giới cá nhân tiếp tục phát triển, nhất là ở các đô thị lớn.

- Công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ liên quan đến xử phạt VPHC bao gồm: ban hành văn bản QPPL, phổ biến, giáo dục pháp luật, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, tuần tra, kiểm soát, xử phạt VPHC tuy đã phát huy được hiệu lực, hiệu quả nhưng còn nhiều bất cập cần phải được điều chỉnh cho phù hợp với tình hình thực tế. (vấn đề này sẽ được nêu cụ thể tại Phần B của Báo cáo).

B. CÔNG TÁC QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ LIÊN QUAN ĐẾN XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH

I. Ban hành văn bản QPPL

Hiện nay, công tác xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ được thực hiện theo quy định của các văn bản:

- Pháp lệnh Xử lý vi phạm hành chính ngày 02 tháng 7 năm 2002 và Pháp lệnh sửa đổi, bổ sung một số điều của Pháp lệnh Xử lý vi phạm hành chính ngày 02 tháng 4 năm 2008.

- Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 2/4/2010 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

- Nghị định số 33/2011/NĐ-CP ngày 16/5/2011 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2010/NĐ-CP.

- Nghị định số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 quy định về việc huy động các lực lượng Cảnh sát khác và Công an xã phối hợp với Cảnh sát giao thông đường bộ tham gia tuần tra, kiểm soát trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong trường hợp cần thiết.

Sau khi các văn bản được ban hành, Chính phủ đã chỉ đạo các Bộ, ngành chủ động và phối hợp với các cơ quan thông tin đại chúng tổ chức tuyên truyền, phổ biến cho người tham gia giao thông biết nội dung, quy định trong các văn bản, qua đó từng bước góp phần nâng cao ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông.

Nhìn chung, hệ thống văn bản QPPL về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đã đầy đủ, bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp, đồng bộ, có tính răn đe đối với người vi phạm. Tuy nhiên, với diễn biến ngày càng phức tạp của tai nạn giao thông, thái độ chống đối người thi hành công vụ, tốc độ gia tăng nhanh của phương tiện nên một số quy định về xử phạt vi phạm hành chính đã bộc lộ hạn chế, không còn phù hợp, mức chế tài xử phạt còn thấp đối với một số hành vi vi phạm nguy hiểm; việc phân định thẩm quyền xử phạt, xử lý vi phạm hành chính còn chông chéo, thiếu rõ ràng làm giảm hiệu quả xử lý vi phạm hành chính.

II. Phổ biến, giáo dục pháp luật

Trong những năm qua, đặc biệt từ cuối năm 2010 đến nay, các cơ quan, đơn vị của Bộ, UBND đã có nhiều hoạt động cụ thể triển khai thực hiện công tác này thông qua hàng loạt các biện pháp mang tính vĩ mô và vi mô. Nhiều Nghị quyết, Chỉ thị, Quyết định, Chương trình, Kế hoạch có liên quan đến công tác này đã được các cấp từ trung ương đến địa phương ban hành; hình thức tuyên truyền, phổ biến đa dạng, phong phú được triển khai để phù hợp với từng điều kiện, đối tượng cụ thể; công tác tuyên truyền, phổ biến cũng hướng đến nhiều đối tượng như cán bộ,

công chức, viên chức, học sinh, sinh viên; người sử dụng lao động, người lao động trong các doanh nghiệp và người tham gia giao thông...

Tuy nhiên, trong thực tế, các hoạt động PBGDPL về ATGT còn gặp nhiều khó khăn, nguồn lực cho hoạt động này còn hạn chế. Trong khi đó, địa bàn cũng như đối tượng cần được phổ biến rất khác nhau. Công tác tuyên truyền chưa duy trì thường xuyên, liên tục. Việc tuyên truyền phổ biến pháp luật về TTATGTDB nhiều nơi còn mang tính hình thức, thiếu chuyên nghiệp, chưa phù hợp với từng nhóm đối tượng được tuyên truyền nên hiệu quả còn hạn chế; công tác giáo dục an toàn giao thông, đặc biệt là cho thế hệ trẻ, học sinh các cấp học chưa đạt kết quả như mong đợi, chưa hình thành được văn hóa giao thông, đạo đức giao thông trong cộng đồng xã hội.

III. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ

Số liệu thống kê vi phạm hành chính vẫn ngày càng gia tăng tỷ lệ thuận với tốc độ gia tăng của phương tiện và người tham gia giao thông. Với tốc độ gia tăng phương tiện giao thông ngày càng nhanh, lực lượng cán bộ làm công tác quản lý nhà nước về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ còn hạn chế thì việc ứng dụng khoa học, công nghệ vào công tác quản lý nhà nước, đặc biệt là công tác tuần tra, kiểm soát, xử lý vi phạm hành chính là rất cần thiết, hỗ trợ hiệu quả cho công tác này để vừa bảo đảm tính chính xác, kịp thời, cải cách thủ tục hành chính, vừa bảo đảm tính công khai, minh bạch.

Thực hiện quy định của Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, hiện nay, các phương tiện kinh doanh vận tải hành khách và hàng hoá đang thực hiện lắp đặt thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô theo lộ trình. Việc lắp đặt thiết bị giám sát hành trình là hình thức hỗ trợ hiệu quả cho lực lượng tuần tra, kiểm soát về an toàn giao thông trong việc kiểm soát, xử lý các hành vi vi phạm của người lái xe như chạy quá tốc độ, quá thời gian quy định (Luật Giao thông đường bộ quy định thời gian làm việc của người lái xe ô tô không được quá 10 giờ trong một ngày và không được lái xe liên tục quá 4 giờ).

Bộ Giao thông vận tải cũng đã hoàn thiện phần mềm cơ sở dữ liệu quản lý Giấy phép lái xe thống nhất trên toàn quốc. Đây là một bước tiến lớn trong việc ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác quản lý nhà nước, có tác dụng đặc biệt đối với công tác xử phạt vi phạm hành chính, hạn chế được hành vi làm giả Giấy phép lái xe sau khi bị tịch thu do vi phạm hành chính. Việc sử dụng phần

mềm và cấp Giấy phép lái xe mới được bắt đầu triển khai thực hiện từ cuối tháng 4/2012.

Đối với ngành công an, trong thời gian qua, lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ đã tập trung sử dụng, có hiệu quả các phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ để phát hiện, kiểm soát và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm TTATGT, trong đó các hành vi vi phạm là nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông được phát hiện qua máy đo tốc độ, camera giám sát, máy ảnh, cân trọng tải, máy đo nồng độ cồn... Bộ Công an chỉ đạo các đơn vị nghiệp vụ có kế hoạch phối hợp với cơ quan đăng kiểm, sử dụng các thiết bị chuyên ngành để kiểm tra, xử lý chuyên đề xe vi phạm quy định về tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; đối với các trường hợp vi phạm khi phát hiện đã đình chỉ và xử lý nghiêm, yêu cầu khắc phục, bảo đảm an toàn mới tiếp tục lưu hành. Đã tổ chức triển khai Dự án thí điểm xây dựng Hệ thống giám sát TTATGT tuyến QL 1A đoạn Pháp Vân - Ninh Bình, triển khai đồng bộ từ lắp đặt hệ thống camera, máy đo tốc độ trên tuyến, truyền hình ảnh phương tiện vi phạm về Trung tâm chỉ huy để giám sát, trích xuất hình ảnh phương tiện vi phạm và dừng phương tiện để kiểm soát, xử lý.

Việc ứng dụng phương tiện kỹ thuật nghiệp vụ đã tạo điều kiện cho công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT chuyển sang giai đoạn hiện đại hoá. Khi áp dụng thành công hệ thống giám sát và sử dụng các thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ sẽ làm thay đổi căn bản phương thức hoạt động tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm TTATGT và việc bố trí cán bộ, chiến sỹ làm nhiệm vụ của lực lượng Cảnh sát giao thông, góp phần xây dựng lực lượng Cảnh sát giao thông chính quy, tinh nhuệ, từng bước hiện đại; đồng thời tác động mạnh vào ý thức tự giác của người tham gia giao thông, nhất là người lái xe ô tô, góp phần tạo chuyển biến tốt tình hình TTATGT, kiểm chế, làm giảm tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông.

Tuy nhiên trong thực tế hiện nay, việc đầu tư cũng như triển khai nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác xử phạt VPHC về giao thông đường bộ còn chậm, chưa đáp ứng được yêu cầu, đòi hỏi thực tế, sự phát triển của xã hội.

IV. Tuần tra, kiểm soát, xử phạt VPHC

Xử lý vi phạm hành chính về GTĐB được xác định là giải pháp quan trọng hàng đầu trong công tác bảo đảm TTATGT. Kinh nghiệm rút ra trong công tác bảo đảm TTATGT những năm qua cho thấy: tăng cường và nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước trong công tác tuần tra, kiểm soát, phát hiện và xử lý nghiêm các

hành vi vi phạm hành chính về GTĐB là giải pháp hữu hiệu và có tác dụng tích cực trong việc lập lại trật tự an toàn giao thông, kiểm chế và kéo giảm tai nạn giao thông.

1. Các lực lượng thực hiện xử phạt vi phạm hành chính về GTĐB

Theo quy định của Luật Giao thông đường bộ 2008, việc thực hiện xử phạt vi phạm hành chính về GTĐB được giao cho hai lực lượng chính là: Cảnh sát giao thông đường bộ và Thanh tra đường bộ. Ngoài ra còn có các lực lượng cảnh sát trật tự, cảnh sát cơ động, cảnh sát 113, công an xã tham gia phối hợp, hỗ trợ cảnh sát giao thông đường bộ tuần tra, kiểm soát bảo đảm TTATGT đường bộ trong trường hợp cần thiết huy động thêm lực lượng được thực hiện theo quy định tại Nghị định số 27/2010/NĐ-CP ngày 24/3/2010 của Chính phủ về huy động thêm lực lượng tuần tra, kiểm soát bảo đảm TTATGT.

Ngay từ năm 2005, vấn đề tăng cường đầu tư cho lực lượng xử lý vi phạm hành chính để nâng cao hiệu lực xử lý vi phạm hành chính đã được sự quan tâm chỉ đạo của Chính phủ. Ngày 25/12/2005, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 334/2005/QĐ-TTCP về việc phê duyệt đề án tăng cường biên chế, trang thiết bị và đào tạo cho lực lượng cảnh sát giao thông đường bộ (*bao gồm 3 dự án chính, Dự án 1: tổ chức hệ thống kiểm soát giao thông đường bộ; xây dựng trạm cảnh sát giao thông trên quốc lộ trọng điểm, trạm cảnh sát giao thông cửa ô ở các thành phố trực thuộc Trung ương. Dự án 2: tăng cường biên chế, đào tạo cho lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ. Dự án 3: tăng cường phương tiện giao thông, thiết bị kỹ thuật, hệ thống thông tin chỉ huy phục vụ công tác giữ gìn trật tự an toàn giao thông của lực lượng Cảnh sát giao thông đường bộ. Tổng kinh phí thực hiện là 1.083 tỷ đồng*). Đến năm 2010, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 321/QĐ-BGTVT ngày 5/3/2010 về việc phê duyệt đề án tăng cường biên chế, trang thiết bị cho lực lượng thanh tra giao thông vận tải (*tổng kinh phí thực hiện là 514 tỷ đồng*).

Nhờ đó, hiệu quả của công tác tuần tra, kiểm soát, phát hiện và xử lý vi phạm của các lực lượng chức năng trong thời gian qua đã được cải thiện, không ngừng nâng cao và đạt được một số kết quả đáng khích lệ, đặc biệt trong hơn 3 năm gần đây, sự nỗ lực của lực lượng kiểm tra, xử phạt đã góp phần đáng kể trong việc đạt được mục tiêu kiểm chế và kéo giảm TNGT.

Xử phạt hành vi vi phạm về kỹ thuật hạ tầng giao thông đô thị, quản lý lòng đường, vỉa hè đô thị là trách nhiệm của Thanh tra xây dựng theo quy định của Luật

Xây dựng, Nghị định số 23/2009/NĐ-CP ngày 27/2/2009 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong hoạt động xây dựng.

Bên cạnh đó, liên quan đến việc cưỡng chế, xử lý vi phạm lấn chiếm, sử dụng trái phép hành lang an toàn giao thông, lấn chiếm đất dành cho đường bộ (*liên quan đến quản lý đất đai*) thì theo quy định của Luật Đất đai thuộc trách nhiệm và thẩm quyền của Ủy ban nhân dân các cấp.

Tồn tại, vướng mắc hiện nay là:

- Việc phân định trách nhiệm, thẩm quyền xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực GTĐB còn chồng chéo, bất cập dẫn đến tình trạng đùn đẩy trách nhiệm, các vi phạm hành chính mới phát sinh không được xử lý triệt để từ ban đầu đã tạo thành tiền lệ xấu làm đối tượng vi phạm sinh nhon, không chấp hành, tái vi phạm. *Ví dụ: đối với lĩnh vực bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, theo quy định của Luật GTĐB 2008, thanh tra đường bộ là lực lượng phát hiện, ngăn chặn và xử phạt vi phạm hành chính nhưng việc cưỡng chế đối với các hành vi vi phạm lấn chiếm, xây dựng trái phép về đất đai gặp rất nhiều khó khăn, nếu UBND các cấp thực hiện thì sẽ thuận lợi hơn rất nhiều; hoặc chồng chéo về thẩm quyền xử phạt của Thanh tra giao thông đường bộ và Thanh tra xây dựng đối với các vi phạm hành chính về quản lý lòng đường, vỉa hè, hạ tầng kỹ thuật giao thông đô thị.*

- Theo Luật Thanh tra, tổ chức thanh tra chuyên ngành của Tổng cục Đường bộ Việt Nam không còn tồn tại sau ngày 01 tháng 7 năm 2011 (ngày Luật Thanh tra có hiệu lực). Do đó, hoạt động của lực lượng thanh tra thuộc các tổ chức thanh tra trước đây trực thuộc Tổng cục Đường bộ Việt Nam không còn cơ sở pháp lý để hoạt động. Điều này đã gây khó khăn rất lớn cho công tác kiểm tra, xử lý vi phạm hành chính, đặc biệt các hành vi vi phạm quy định về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông, hành lang an toàn giao thông (như lấn chiếm, xây dựng, sử dụng trái phép hành lang an toàn giao thông đường bộ, san lấp mở đường nhánh đầu nối trái phép vào đường chính...)

- Cảnh sát giao thông, cảnh sát trật tự, Thanh tra giao thông là lực lượng nòng cốt, xung kích trong công tác bảo đảm TTATGT đã được quan tâm tăng biên chế và trang bị phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ. Tuy nhiên, so với yêu cầu năng lực còn hạn chế, phương tiện, thiết bị kỹ thuật chưa đảm bảo, nhất là thiết bị công nghệ tiên tiến, hiện đại được ứng dụng trong công tác bảo đảm TTATGT còn thiếu. Một số cán bộ, chiến sỹ làm nhiệm vụ trực tiếp trình độ, năng lực hạn chế, nắm không đầy đủ các văn bản quy phạm pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính

dẫn đến thực hiện còn sai sót. Bên cạnh đó, một số cán bộ, chiến sỹ trong khi thi hành nhiệm vụ còn tiêu cực, vi phạm quy trình, chế độ công tác; thái độ, lễ tiết, tác phong chưa đúng mực làm ảnh hưởng đến uy tín của lực lượng thực thi công vụ và hiệu lực quản lý nhà nước.

2. Công tác phát hiện, xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ

- Mặc dù các lực lượng công an, thanh tra giao thông đã được tăng cường và tập trung để xử phạt VPHC trong lĩnh vực giao thông đường bộ, nhiều hành vi vi phạm chưa được phát hiện và xử lý kịp thời dẫn đến tình trạng nhờn luật, coi thường kỷ cương phép nước.

- Việc xử phạt gián tiếp thông qua thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ đã được lực lượng cảnh sát giao thông thực hiện, tuy nhiên việc xử phạt đối với người vi phạm còn nhiều bất cập do người vi phạm không phải là chủ phương tiện hoặc phương tiện đã chuyển quyền sở hữu nhưng chưa sang tên, đổi chủ. Hiện tượng tồn đọng hàng ngàn phương tiện vi phạm bị áp dụng biện pháp tạm giữ và người vi phạm không đến nhận cho thấy vướng mắc, lúng túng về thủ tục xử lý.

- Việc thông báo vi phạm về cơ quan hoặc nơi cư trú của người vi phạm theo quy định tại Thông tư số 38/2010/TT-BCA ngày 12/10/2010 của Bộ Công an chưa được các cơ quan, đơn vị ở địa phương quan tâm thực hiện kiểm điểm, giáo dục người vi phạm ở nơi cư trú và thông báo phản hồi lại cho đơn vị ra thông báo. Hơn 1 năm sau khi Thông tư số 38/2010/TT-BCA được triển khai, hiệu quả đã không được như mong muốn. Chỉ có 0.01% thông báo được phản hồi. Thống kê ở Phòng Cảnh sát giao thông đường bộ- đường sắt Công an TP. Hà Nội cho thấy hơn 55.000 thông báo vi phạm được gửi đi nhưng chỉ có 800 trường hợp được phản hồi. Thiếu sự phối hợp là nguyên nhân cơ bản dẫn đến kết quả không mong muốn này.

- Do không còn lực lượng Thanh tra Tổng cục Đường bộ, việc xử phạt vi phạm hành chính phải chuyển lên Thanh tra Bộ hoặc Thanh tra Sở Giao thông vận tải giải quyết gây sức ép quá tải đối với Chánh Thanh tra Bộ, Chánh Thanh tra Sở và Chủ tịch Ủy ban nhân dân các cấp của địa phương, làm cho thủ tục ra quyết định xử phạt phức tạp, thường kéo dài thời gian, mất nhiều thời gian chờ đợi xử lý, gây khó khăn cho đối tượng bị xử phạt và không bảo đảm tính kịp thời, nhanh nhạy của nền hành chính hiện đại vì xử lý vụ việc vi phạm pháp luật hành chính phải qua quá nhiều tầng nấc trung gian, cụ thể:

+ Việc chuyển hồ sơ vi phạm hành chính (VPHC) cho Thanh tra các Sở để Thanh tra các Sở tổ chức lực lượng kiểm tra hiện trường, thẩm định hồ sơ (có thể

mất hàng tuần hoặc hàng tháng) dẫn đến thời hiệu ra quyết định xử phạt đã hết; công trình vi phạm đã đưa vào sử dụng, làm giảm hiệu lực, hiệu quả về công tác xử lý VPHC, giảm tính răn đe thuyết phục đối với các đối tượng vi phạm.

+ Hồ sơ vi phạm chuyển cho chính quyền địa phương các cấp để ra quyết định xử lý thì nhiều chính quyền địa phương chưa thực sự quan tâm. Vì thế, các vụ việc vi phạm còn tồn tại nhiều, đặc biệt là vi phạm hành lang an toàn đường bộ. Đã xảy ra trường hợp có Thanh tra Sở GTVT chỉ tiếp nhận những hồ sơ khi biên bản VPHC lập có biện pháp chế tài tạm giữ các giấy tờ liên quan hoặc tang vật khác nhằm buộc tổ chức, cá nhân phải đến để chấp hành quyết định xử phạt VPHC. Nếu chuyển biên bản VPHC không đáp ứng yêu cầu trên thì Thanh tra Sở không tiếp nhận hồ sơ để xử lý. Đây là một vấn đề vướng mắc, vì hầu hết các trường hợp vi phạm hành lang ATĐB (xây dựng nhà cửa, lều quán, san lấp mặt bằng, . . .) đều không tạm giữ được các giấy tờ có liên quan.

+ Một số địa phương đã có công văn phúc đáp từ chối việc thực hiện công tác tiếp nhận biên bản VPHC và ra quyết định cưỡng chế các hành vi vi phạm với lý do: Ngày 12/07/2011, Thanh tra Chính phủ có công văn số 1839/TTCP-PC hướng dẫn thi hành hoạt động Thanh tra chuyên ngành, trong đó có quy định " *việc xử phạt vi phạm hành chính đối với các Tổng cục được chuyển về cho Thanh tra Bộ xử lý; . .* ". Như vậy, theo hướng dẫn trên thì Thanh tra Sở không thụ lý hồ sơ xử phạt vi phạm hành chính do lực lượng Thanh tra Tổng cục Đường bộ VN chuyển đến.

- Mức xử phạt theo thủ tục đơn giản quy định hiện nay là 200.000 đồng, trong thực tế áp dụng các Nghị định của Chính phủ có rất ít trường hợp vi phạm xử phạt tại chỗ, do đó dồn vụ việc về trụ sở đơn vị và lên cấp trên, tạo áp lực quá tải cho các đơn vị và gây khó khăn cho người vi phạm cũng như người xử lý vi phạm, không đáp ứng yêu cầu cải cách thủ tục hành chính.

V. Một số công tác khác liên quan đến xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

- Công tác quy hoạch sử dụng đất dọc hai bên đường bộ và tổ chức thực hiện đúng quy hoạch của nhiều địa phương còn yếu kém dẫn đến tình trạng đô thị hóa quốc lộ, đô thị hóa tuyến tránh, cấp đất xây dựng khu dân cư, kinh tế, công nghiệp... dọc hai bên quốc lộ, đầu nối đường nhánh vào quốc lộ gây khó khăn cho công tác quản lý HLATGTĐB và xử lý vi phạm.

- Đầu tư, quản lý kết cấu hạ tầng giao thông: Đầu tư, phát triển cho hạ tầng giao thông chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế xã hội và tốc độ tăng của phương tiện giao thông; tổ chức giao thông trên một số tuyến đường bộ chưa khoa học, còn nhiều bất cập, chủ yếu là giao thông hỗn hợp, giao cắt đồng mức gây xung đột cho dòng phương tiện; va chạm giao thông, ùn tắc giao thông, chưa tạo được môi trường giao thông thuận lợi, thông thoáng cho người tham gia giao thông.

- Công tác giảng dạy, kiểm tra kiến thức pháp luật trong đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe ngày càng được đổi mới, hiện đại hoá, tuy nhiên, vẫn còn những hạn chế cần được khắc phục như: nội dung chương trình đào tạo cần được bổ sung, thay đổi kịp thời để đáp ứng yêu cầu nâng cao trình độ, ý thức đạo đức nghề nghiệp, văn hoá ứng xử và kỹ năng xử lý các tình huống trên đường của đội ngũ lái xe khi tham gia giao thông. Trong quản lý đào tạo có nơi chưa thực hiện nghiêm túc nội dung, chương trình đào tạo; thời gian dạy thực hành trên đường còn ít, việc sát hạch lý thuyết chưa được giám sát công khai.

- Công tác đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ: trước sự phát triển quá nhanh các loại hình phương tiện giao thông vận tải đường bộ đòi hỏi công tác đăng kiểm phải được nâng cao để đáp ứng yêu cầu xã hội. Tình trạng tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông, ô nhiễm không khí từ khí thải các loại phương tiện giao thông và mới đây là các hiện tượng cháy nổ xe cơ giới đang đặt ra những thách thức. Ngoài việc nâng cao chất lượng công tác đăng kiểm xe ô tô thì việc mở rộng đăng kiểm sang các lĩnh vực khác như quản lý bảo dưỡng, sửa chữa xe cơ giới hay đăng kiểm xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành cũng là những yêu cầu cần được giải quyết.

- Sự phối hợp giữa các ngành, các cấp trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông có nơi, có lúc còn chưa chặt chẽ, chủ yếu thực hiện theo chức năng nhiệm vụ được phân công hoặc trong các đợt ra quân trọng điểm về công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông, sau đó chùng lại và có biểu hiện phó mặc cho lực lượng Công an và giao thông vận tải.

C. GIẢI PHÁP KHẮC PHỤC, KIẾN NGHỊ

I. Các giải pháp Bộ Giao thông vận tải thực hiện

Để tăng cường hiệu lực, hiệu quả trong công tác xử lý vi phạm hành chính về giao thông đường bộ, trong thời gian qua, Bộ Giao thông vận tải đã và sẽ thực hiện nhiều giải pháp, cụ thể:

1. Xây dựng, hoàn thiện hệ thống văn bản QPPL về TTATGT, xử phạt vi phạm hành chính bảo đảm tính đồng bộ với các chế tài mạnh đủ tính răn đe và khả thi

a) Các văn bản quy phạm pháp luật về xử lý vi phạm hành chính:

- Phối hợp với Bộ Tư pháp, Bộ Công an và các Bộ, ngành có liên quan có nhiều văn bản tham gia ý kiến đối với Dự thảo Luật Xử lý vi phạm hành chính chuẩn bị trình Quốc hội thông qua trong kỳ họp này để giải quyết những vướng mắc về thẩm quyền xử phạt, trình tự, thủ tục xử lý VPHC, áp dụng biện pháp tạm giữ phương tiện vi phạm hành chính, tăng mức chế tài xử phạt.

- Có Tờ trình số 2639/TTr-BGTVT ngày 6/4/2012 trình Chính phủ dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02/4/2010 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ theo hướng: Tăng mức xử phạt bằng tiền hoặc điều chỉnh mức phạt bằng tiền theo nhiều mức tương ứng với mỗi mức độ vi phạm của hành vi, bổ sung quy định tạm giữ phương tiện có thời hạn, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe, tạm giữ phương tiện vi phạm đối với một số hành vi vi phạm có nguy cơ cao gây tai nạn giao thông đường bộ; bổ sung quy định tịch thu xe tham gia đua xe không phân biệt chủ sở hữu, mở rộng phạm vi áp dụng thí điểm tăng mức xử phạt cao hơn đối với đô thị loại 1, đồng thời chủ động gửi Bộ Xây dựng đề nghị báo cáo Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số quy định về mức phạt đối với hành vi vi phạm liên quan đến quản lý, khai thác lòng đường, vỉa hè, giao thông đô thị của Nghị định số 23/2009/NĐ-CP ngày 27/2/2009 của Chính phủ về xử phạt vi phạm hành chính trong hoạt động xây dựng

- Chủ động phối hợp với Bộ Tài chính xây dựng Thông tư sửa đổi Thông tư số 89/2007/TT-BTC hướng dẫn việc thu, nộp tiền phạt, quản lý và sử dụng tiền thu từ xử phạt vi phạm hành chính trong các lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa.

- Trong năm 2011, Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Công an ban hành Thông tư liên tịch số 02/2011/TTLT-BCA-BGTVT ngày 15/4/2011 hướng dẫn về học và kiểm tra lại Luật Giao thông đường bộ đối với người bị tước giấy phép lái xe.

b) Các văn bản khác liên quan đến bảo đảm TTATGTĐB:

- Chuẩn bị trình Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao

thông đường bộ theo hướng làm rõ các quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ và trách nhiệm của tổ chức cá nhân liên quan.

- Chuẩn bị trình Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định số 91/2009/NĐ-CP ngày 21/10/2009 về kinh doanh, và điều kiện kinh doanh vận tải khách bằng ô tô theo hướng nâng cao trách nhiệm của tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động vận tải đường bộ trong việc tuân thủ các quy định của pháp luật về hoạt động vận tải và an toàn giao thông trong hoạt động vận tải.

- Sửa đổi, bổ sung các văn bản quy phạm pháp luật thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ GTVT về: đăng kiểm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện; đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; quy định trách nhiệm của tổ chức cá nhân trong các lĩnh vực liên quan đến công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông; quản lý hoạt động vận tải; quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông.

2. Phổ biến, giáo dục pháp luật liên quan đến ATGTĐB, xử phạt VPHC

Xây dựng Đề án Đổi mới, nâng cao chất lượng và hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông. Đề án này sau khi ban hành sẽ được thực hiện trong giai đoạn 2012-2016.

Nội dung chính của Đề án là tạo sự đột phá theo hướng đổi mới toàn diện về hình thức, nội dung, đối tượng của công tác phổ biến, giáo dục pháp luật về ATGT, từng bước hiện đại, chuyên nghiệp hoá, tăng cường năng lực cho người làm công tác phổ biến, giáo dục pháp luật. Đổi mới về cơ chế tài chính và tăng cường công tác giám sát việc thực hiện.

3. Đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

- Trong bối cảnh khó khăn chung về kinh tế, Bộ Giao thông vận tải đang tích cực nghiên cứu chiến lược phát triển hạ tầng giao thông mang tính dài hạn, quy hoạch xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ. Đã trình Thủ tướng Chính phủ dự thảo Chiến lược bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ Quốc gia đến năm 2020 và tầm nhìn 2030 với nhiều giải pháp đồng bộ, hữu hiệu về bảo đảm TTATGT và hiện đang tiếp tục hoàn chỉnh để báo cáo TTCP.

- Đẩy nhanh tiến độ và nâng cao chất lượng các công trình hạ tầng giao thông đã và đang được đầu tư xây dựng, nhất là các tuyến giao thông huyết mạch, đường vành đai, các trục giao thông hướng tâm. Tập trung đầu tư mở rộng các tuyến quốc lộ trọng yếu; mở rộng tuyến quốc lộ 1 đủ để lắp giải phân cách giữa để tổ chức giao thông một chiều và tách làn giao thông cho xe ô tô, xe mô tô; xây

dựng hệ thống đường gom, xây dựng các nút giao khác mức giữa đường bộ, đường sắt

- Tiếp tục thực hiện các giải pháp đồng bộ để ngăn chặn, đẩy lùi có hiệu quả tai nạn giao thông trên cả nước và ùn tắc giao thông tại các thành phố lớn được nêu tại Nghị quyết số 21/2011/QH13 ngày 26/11/2011 về chất vấn và trả lời chất vấn tại kỳ họp thứ 2 Quốc hội khoá XIII. Trước mắt triển khai các biện pháp hành chính nhằm lập lại trật tự, kỷ cương trong hoạt động giao thông vận tải đường bộ, góp phần giải toả áp lực cho hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt tại hai thành phố lớn là Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Hiện nay, tại Hà Nội đã triển khai làm thí điểm cầu vượt lắp ghép cho xe ô tô con và xe máy tại các nút giao hay xảy ra ùn tắc giao thông, xây dựng bãi đỗ xe lắp ghép cao tầng. Thành phố Hồ Chí Minh cũng đã thực hiện rà soát, bổ sung, điều chỉnh các phương án phân luồng, tổ chức giao thông khoa học hơn, lắp đặt bổ sung, nâng cấp hệ thống biển báo, đèn tín hiệu giao thông, lắp đặt dải phân cấp tách dòng xe ô tô và xe một tô hai bánh tại một số tuyến đường có lưu lượng giao thông cao đã phát huy được hiệu quả.

- Triển khai thực hiện Đề án phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2020 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 280/QĐ-TTg. Theo đó, giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2020, vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt đóng vai trò then chốt và là nhiệm vụ chiến lược của các đô thị trong việc khắc phục ùn tắc giao thông và giảm ô nhiễm môi trường.

4. Công tác đăng kiểm phương tiện cơ giới đường bộ

Bộ Giao thông vận tải đang xây dựng Đề án Nâng cao công tác đăng kiểm chất lượng phương tiện giao thông cơ giới để giảm thiểu tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông. Nội dung chính của Đề án là đưa ra các giải pháp nâng cao chất lượng công tác đăng kiểm: tiếp tục hoàn thiện hệ thống văn bản QPPL, phát triển hệ thống mạng lưới cơ sở kiểm định, quản lý hoạt động bảo dưỡng, sửa chữa xe cơ giới tiến tới đăng kiểm xe mô tô, xe gắn máy đang lưu hành.

Đề án sau khi được phê duyệt sẽ thực hiện theo lộ trình cụ thể đến năm 2015.

5. Nâng cao chất lượng công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe

Ngày 12/3/2012, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 513/QĐ-BGTVT Phê duyệt Đề án Nâng cao chất lượng đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái

xe góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông. Nhiệm vụ chính của Đề án đang triển khai thực hiện là nghiên cứu sửa đổi văn bản QPPL về đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ, nâng cao chất lượng đào tạo lái xe bằng việc bổ sung quy định tiêu chuẩn kỹ thuật của cơ sở đào tạo, bổ sung giáo trình đào tạo lái xe ô tô và ban hành giáo trình đào tạo lái xe mô tô mới. Sửa đổi bộ câu hỏi dùng để sát hạch lái xe cơ giới đường bộ, tăng thời gian người lái xe thực hành trên đường, lắp đặt hệ thống màn hình theo dõi công khai tại phòng chờ sát hạch lý thuyết. Tăng cường thanh tra, kiểm tra, giám sát các kỳ sát hạch lái xe.

3. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ

- Khẩn trương triển khai phần mềm cơ sở dữ liệu quản lý Giấy phép lái xe để thực hiện thống nhất trên toàn quốc, đồng thời chủ động phối hợp với Bộ Công an trong việc trao đổi dữ liệu phục vụ công tác quản lý người lái xe và xử phạt vi phạm hành chính.

- Tiếp tục đầu tư phương tiện, thiết bị kỹ thuật hỗ trợ lực lượng thanh tra giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ.

4. Tuần tra, kiểm soát, xử phạt VPHC

- Củng cố, tăng cường lực lượng bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông (lực lượng thanh tra, công chức thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành).

- Chủ động phối hợp với Bộ Công an rà soát chức năng, nhiệm vụ của Thanh tra giao thông đường bộ và Cảnh sát giao thông đường bộ để có sự phân định rõ ràng, tránh chồng chéo.

- Tăng cường kiểm tra, xử lý các hành vi VPHC về giao thông đường bộ, đặc biệt tập trung vào các hành vi vi phạm quy định về bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông; bảo đảm an toàn trong hoạt động vận tải hành khách, hàng hóa; đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe; đăng kiểm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Triển khai thiết lập mạng lưới trạm kiểm tra tải trọng xe trên toàn hệ thống quốc lộ để bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông, phòng, chống, xử lý nghiêm các hành vi chở quá tải trọng của xe, của cầu, đường bộ.

II. Kiến nghị đối với Ủy ban Pháp luật của Quốc hội

Đề nghị Ủy ban Pháp luật của Quốc hội nghiên cứu những vướng mắc đã nêu trong công tác xử phạt VPHC về giao thông đường bộ và kiến nghị của Bộ Giao thông vận tải để hoàn thiện dự thảo Luật Xử lý vi phạm hành chính, trình Quốc hội thông qua, cụ thể:

a) Về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính

Để không bỏ sót chức danh có thẩm quyền xử phạt, đáp ứng yêu cầu quản lý hành chính nhà nước từ Trung ương đến cơ sở, Luật Xử lý vi phạm hành chính cần quy định đầy đủ các chức danh đã được quy định trong các Luật và các văn bản quy phạm pháp luật khác, đặc biệt chú ý đến các chức danh từ cơ sở vì đây là lực lượng chủ yếu phát hiện, xử phạt vi phạm hành chính, cụ thể là:

+ Xác lập thẩm quyền xử phạt VPHC của Trưởng phòng Thanh tra chuyên ngành thuộc Thanh tra Bộ để thực hiện phân cấp, giảm khối lượng xử lý công việc cho Chánh Thanh tra Bộ.

+ Xác lập thẩm quyền xử phạt VPHC của Trưởng Ban, Đội trưởng, trưởng bộ phận tham mưu về công tác thanh tra chuyên ngành của Tổng cục để thực hiện phân cấp, giảm khối lượng xử lý công việc cho Chánh Thanh Sở, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường bộ VN.

- Đề nghị trong Luật Xử lý vi phạm hành chính có quy định một điều về thẩm quyền xử phạt cho lực lượng giao thông tương tự như lực lượng hải quan, thuế, kiểm lâm.

b) Về mức xử phạt vi phạm hành chính

- Đề nghị tăng mức phạt tiền tối đa trong lĩnh vực giao thông vận tải vì hiện nay ùn tắc giao thông và tai nạn giao thông rất trầm trọng, đặc biệt trong lĩnh vực giao thông đường bộ (200 triệu đồng).

- Đề nghị phân cấp xử phạt và tăng mức xử phạt cho cấp cơ sở để công tác xử phạt bảo đảm nhanh, kịp thời và nâng cao trách nhiệm trực tiếp của người phát hiện, xử phạt vi phạm hành chính. Tránh đẩy việc xử phạt lên cấp cao và tránh việc Lãnh đạo Bộ bị khiếu nại do việc Chánh Thanh tra Bộ ra quyết định xử phạt bị khiếu nại, cụ thể là:

+ Nâng cao mức tiền xử phạt cho thanh tra viên và chiến sỹ công an nhân dân lên 2 triệu đồng.

+ Nâng mức xử phạt của Giám đốc các Cảng vụ: hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa lên 50 triệu đồng.

c) Về các quy định khác

- Đề nghị quy định tịch thu và sung công đối với các trường hợp nguy hiểm cho xã hội như đua xe trái phép (không phân biệt chủ sở hữu) vì đối tượng đua xe phần lớn là thanh niên, người chưa đủ 18 tuổi, xe sử dụng để đua có giấy đăng ký

xe mang tên người khác (người thân trong gia đình hoặc mua xe không chuyển tên chủ sở hữu), việc đua xe bị phát hiện, bị xử phạt nhưng nếu xe dùng để đua không bị tịch thu vì những lý do trên mà trả lại xe đã làm cho một số người vi phạm coi thường pháp luật, coi thường kỷ cương và tiếp tục đua xe khi được trả lại xe.

- Quy định tạm giữ phương tiện đối với người chưa đủ tuổi điều khiển phương tiện.

- Quy định chủ xe ô tô phải mở và duy trì tài khoản tại ngân hàng, coi đây là điều kiện bắt buộc để phương tiện tham gia giao thông; rút gọn các thủ tục, biểu mẫu xử phạt vi phạm hành chính, ngoài hình thức nộp tiền vi phạm hành chính về TTATGT tại Kho bạc, có thể thực hiện hình thức xử phạt thông qua tài khoản.

- Bổ sung quy định hình thức xử phạt bổ sung là tạm giữ phương tiện.

- Xây dựng cơ chế tài chính và ban hành các văn bản quy định về tạm giữ, thu giữ tang vật, phương tiện vi phạm.

- Bổ sung điều kiện bảo đảm (ký quỹ) để các quyết định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đạt được hiệu quả, có tính khả thi trên thực tiễn, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi và giảm bớt thiệt hại cho người vi phạm. Ví dụ: người vi phạm pháp luật hành chính trong lĩnh vực giao thông có thể ký quỹ một khoản tiền tương đương với số tiền mà họ có thể bị phạt nếu có hành vi vi phạm và được tiếp tục hành trình để giải phóng hành khách, hàng hoá theo đúng lịch trình đã định.

III. Kiến nghị đối với Đảng, Chính phủ, các Bộ, ngành

1. Đối với Đảng, Chính phủ:

- Tăng cường sự chỉ đạo của các cấp ủy Đảng đối với công tác bảo đảm TTATGT để nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước của các cấp, các ngành. Đẩy mạnh thực hiện các giải pháp bảo đảm TTATGT một cách thường xuyên, liên tục, mạnh mẽ và bảo đảm sự phối hợp đồng bộ giữa các cơ quan, đơn vị, các cấp, các ngành.

- Đề nghị Chính phủ sớm ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 34/2010/NĐ-CP đã được Bộ Giao thông vận tải trình.

2. Đối với các Bộ, ngành liên quan:

- Đề nghị có hướng dẫn cụ thể về thủ tục áp dụng các biện pháp cưỡng chế thi hành quyết định xử phạt VPHC, tịch thu tang vật, phương tiện VPHC để các lực lượng chức năng thực hiện nhằm đảm bảo hiệu lực, hiệu quả cho việc thực hiện các

quyết định xử phạt nhằm xử lý triệt để các đối tượng cố tình không chấp hành. Cần có quy định cụ thể hơn về trách nhiệm, thẩm quyền và tổ chức cưỡng chế trong việc thực hiện quyết định xử phạt VPHC của Nghị định số 37/2005/NĐ-CP theo hướng Chủ tịch UBND các cấp là người quyết định và tổ chức cưỡng chế đối với các vi phạm hành chính đã quá thời hạn mà không tự giác thực hiện trên cơ sở hồ sơ của các lực lượng xử phạt VPHC cung cấp.

- Đề nghị hướng dẫn cụ thể về chi phí khắc phục hậu quả do vi phạm hành chính gây ra đối với trường hợp người vi phạm trốn tránh hoặc không có khả năng khắc phục hậu quả.

Trên đây là Báo cáo về thực trạng vi phạm hành chính và các giải pháp khắc phục trong lĩnh vực giao thông đường bộ liên quan đến ngành giao thông vận tải trong thời gian qua. Bộ Giao thông vận tải báo cáo Ủy ban Pháp luật của Quốc hội./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Ủy ban QP&AN của QH;
- Văn phòng Chính phủ;
- Ủy ban ATGTQG;
- Các Bộ: CA, TC, TP;
- UBND TP HN, HCM, ĐN;
- Thứ trưởng Lê Mạnh Hùng;
- Tổng cục ĐBVN;
- Các Vụ: ATGT, Vận tải, KCHTGT;
- Ttra Bộ;
- Lưu: VT, PC.

BỘ TRƯỞNG



Đinh La Thăng