

TÌNH HÌNH VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ Ở MỘT SỐ TỈNH ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG VÀ GIẢI PHÁP PHÒNG CHỐNG

Phạm Văn Beo¹

ABSTRACT

The main objective of this study is to research on real state of affairs and propose resolutions to prevent violations driving regulations in some provinces of Mekong River Delta. Contents mentioned here are: Researching current regulations on driving; Real state of affairs of violation driving regulations in some provinces of Mekong River Delta; Causes and Resolutions to prevent violations driving regulations in some provinces of Mekong River Delta. Studied results is to propose the following resolutions: Propagandize, educate law of driving in effective; Strengthen management on road traffic; Develop road traffic substructure in Mekong River Delta to satisfy the need of traffic and economic development; Develop bus system to satisfy the need of transportation by public services; Prevent drinking while driving; Advance effects of coercion on road traffic; Improve criminal law on driving crimes (Art 202 of the Code) and treat driving crimes more strictly.

Keywords: violation, driving, regulation, driving crime

Title: The situation of violation of driving regulation in some provinces of Mekong River Delta and resolutions

TÓM TẮT

Mục tiêu chính của công trình là nghiên cứu thực trạng và đề xuất giải pháp nhằm phòng chống hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở một số tỉnh vùng đồng bằng sông Cửu Long. Các nội dung nghiên cứu bao gồm: Các quy định hiện hành của pháp luật Việt Nam về giao thông đường bộ; Thực trạng vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở một số tỉnh đồng bằng sông Cửu Long; Nguyên nhân và Giải pháp nhằm phòng chống vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở một số tỉnh đồng bằng sông Cửu Long. Kết quả nghiên cứu nhằm Đề xuất các giải pháp sau: Tuyên truyền, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông đường bộ thật sự hiệu quả; Tăng cường công tác quản lý giao thông đường bộ; Phát triển hạ tầng giao thông đường bộ vùng đồng bằng sông Cửu Long xứng tầm khu vực và nhu cầu giao thông, phát triển kinh tế vùng; Phát triển hệ thống xe buýt đáp ứng nhu cầu đi lại bằng phương tiện công cộng của người dân; Phòng chống hành vi uống rượu, bia điều khiển phương tiện giao thông đường bộ; Nâng cao hiệu quả của cưỡng chế hành chính (xử lý hành chính) trong lĩnh vực giao thông đường bộ; Hoàn thiện pháp luật hình sự (Điều 202 Bộ luật hình sự) và xử lý hình sự thật nghiêm đối với người phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Từ khóa: Sự vi phạm, điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, quy định, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

¹ Khoa Luật, Trường Đại học Cần Thơ

1 GIỚI THIỆU

Bất cứ nơi đâu, bất cứ lúc nào vấn đề giao thông luôn có ý nghĩa đối với chúng ta, nó ảnh hưởng đến cuộc sống, công việc hàng ngày của chúng ta. Thời nào cũng vậy, các vấn đề liên quan đến giao thông luôn làm đau đầu các nhà chức trách. Mặc dù ý thức về an toàn giao thông đường bộ trên thế giới đã có chuyển biến theo chiều hướng tốt, vấn đề phòng chống tai nạn giao thông đã được triển khai ở nhiều nước trên thế giới nhưng vẫn không kiềm hãm được sự gia tăng của tai nạn giao thông.

Theo dự báo của các nhà nghiên cứu, ước tính tỷ lệ gia tăng tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam đến năm 2020 là khoảng 8 – 10 % năm, theo ba chỉ số: số vụ tai nạn, số người chết và số người bị thương (như nêu ở trên, với giả thuyết rằng chỉ có các biện pháp an toàn giao thông thông thường sẽ được tiếp tục duy trì mà không có dự án/chương trình lớn nào được thực hiện). Đây là một tỷ lệ rất cao đòi hỏi Chính phủ phải hết sức nỗ lực nhằm kiềm chế tai nạn giao thông và nó chứng minh sự cấp thiết của việc nghiên cứu đề tài này.

Tình hình vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long cũng hết sức phức tạp. Sau dịp tết nguyên đán năm 2007, đã có 7/12 tỉnh, thành phố của đồng bằng sông Cửu Long rơi vào nhóm có số người chết vì tai nạn giao thông đường bộ cao trong cả nước. Đặc biệt, 3 tỉnh, thành phố có số người chết gia tăng so với cùng kỳ (Cần Thơ tăng 14 người), An Giang (tăng 9 người), Sóc Trăng (tăng 8 người).

2 PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Phương pháp tiếp cận thông tin: dùng các phương pháp thống kê xã hội học, phương pháp điều tra xã hội học; phương pháp khảo sát thông tin. Các thông tin được thu thập từ các báo cáo của Ban an toàn giao thông các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long qua các năm gần đây. Các số liệu này đã được tổng kết, đánh giá một cách trung thực từ các Ban an toàn giao thông. Vì thế, các số liệu sau khi được xử lý, phân tích có giá trị thực tiễn cao. Bên cạnh đó, các số liệu có liên quan được thống kê chính thức của Ủy ban an toàn giao thông quốc gia cũng được tác giả sử dụng nhằm tăng tính khách quan của các kết luận của công trình. Đặc biệt, việc điều tra xã hội học thông qua bảng câu hỏi đối với các đối tượng mẫu khác nhau trong xã hội cũng góp phần làm tăng tính hiện thực của các kết quả nghiên cứu.

Phương pháp tư duy, dựa theo phương pháp tư duy của chủ nghĩa duy vật biện chứng trong các học thuyết của chủ nghĩa Mác-Lênin và tư tưởng Hồ Chí Minh về tội phạm và hình phạt, chủ nghĩa duy vật lịch sử. Bằng cách này, các phân tích ở khía cạnh quy định của pháp luật cũng như tình hình, những bất cập trong giải quyết các vấn đề của công trình nghiên cứu được tác giả thực hiện một cách khoa học, chặt chẽ và mang tính thuyết phục cao.

3 KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

3.1 Công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông đường bộ chưa thật sự hiệu quả

Phải thừa nhận rằng kể từ khi có Chỉ thị số 22-CT/TW của Ban Bí thư và kể từ khi có Nghị quyết số 13/2002/NQ-CP của Chính phủ, các cấp, các ngành ở các tỉnh, thành vùng đồng bằng sông Cửu Long đã rất nỗ lực trong công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông và đã đem lại những kết quả đáng khích lệ, bước đầu hình thành ý thức chấp hành pháp luật của một bộ phận nhân dân khi tham gia giao thông. Tuy nhiên, nếu công tác này được tổ chức tốt hơn thì hiệu quả sẽ cao hơn. Thống kê số liệu báo cáo những năm gần đây, dù số tai nạn, số người chết và bị thương do giao thông đường bộ có phần giảm những số vụ vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không ngừng tăng. Đây là mối nguy hiểm tiềm ẩn đe dọa sẽ làm gia tăng con số tai nạn giao thông đường bộ bất cứ lúc nào nếu chúng ta không có phương án không chế nó. Trong tất cả các bản báo cáo (báo cáo tuần, báo cáo tháng, báo cáo năm), kể cả báo cáo Hội nghị tổng kết công tác An toàn giao thông quốc gia, cho rằng lỗi chủ yếu dẫn đến tai nạn giao thông phần lớn đều do ý thức chấp hành Luật Giao thông của người tham gia giao thông còn kém. Bên cạnh đó, còn nhiều nguyên nhân khác nữa, nhưng xét cho cùng thì phần lớn cũng đều từ nguyên nhân trên mà ra. Ở đồng bằng sông Cửu Long, tình hình cũng tương tự như vậy.

3.2 Công tác quản lý giao thông đường bộ chưa chặt chẽ dẫn đến kém hiệu quả

Hiện nay, công tác quản lý về TTATGTĐB còn một số vấn đề bất cập như:

- Công tác đăng kiểm, đăng ký còn thiếu chặt chẽ, ví dụ, ở các tỉnh, thành vùng đồng bằng sông Cửu Long, lượng xe đã qua sử dụng rất nhiều, trong đó có cả xe ô tô, nhưng đáng kể là xe mô tô. Thông thường, người sở hữu xe đã qua sử dụng không có đăng ký mà sử dụng hồ sơ của chủ cũ. Đó là chưa kể nhiều trường hợp người điều khiển phương tiện mà không có một giấy tờ gì chứng minh nguồn gốc phương tiện.

- Bên cạnh công tác đăng kiểm, đăng ký là công tác thanh tra, kiểm tra hoạt động của các phương tiện tham gia giao thông chưa thường xuyên. Hiện tại, pháp luật giao thông đường bộ của Việt Nam chỉ quy định bắt buộc đăng kiểm đối với xe ô tô. Xe mô tô khi lưu thông thì không cần đăng kiểm theo định kỳ mà chỉ có khi mới xuất xưởng. Trong khi đó, số vụ tai nạn giao thông xảy ra do xe mô tô chiếm đa số. Đây không phải là điểm bất cập riêng ở vùng đồng bằng sông Cửu Long mà của cả nước. Công tác đào tạo và sát hạch giấy phép lái xe hiện nay ở đồng bằng sông Cửu Long nói riêng và cả nước nói chung rất đơn giản, đặc biệt là đối với loại giấy phép lái xe hạng A1. Người học chỉ cần hai buổi là có bằng: 01 buổi học luật, 01 buổi thi thực hành. Buổi học luật, người học được giáo viên hướng dẫn cách nào để đánh dấu trắc nghiệm sao cho đúng, hơn là dạy cách nhận biết các ký hiệu giao thông, đi đường cần phải làm gì cho an toàn. Buổi thực hành, người chạy chỉ cần chạy vòng vèo vài đường cơ bản theo số 8, số 3. Theo một số ý kiến cho rằng, buổi thực hành chỉ để kiểm tra trình độ lạng lách của thí sinh. Ý kiến này không phải không có lý. Quy trình học và sát hạch đối với xe ô tô thì có vẻ nghiêm

túc hơn. Thời gian học luật và các nội dung khác cũng khá dài. Quy trình sát hạch có thể đảm bảo được ý nghĩa để thí sinh có thể vừa hiểu luật vừa điều khiển phương tiện trên đường một cách an toàn. Tuy nhiên, chúng tôi nghi ngờ về kết quả thực tế của nó. Ngoài ra, hiện nay, theo quy định, người điều khiển xe mô tô có dung tích xy lanh dưới 50 CC thì không cần giấy phép lái xe. Ở đồng bằng sông Cửu Long, số lượng xe mô tô có dung tích xy lanh dưới 50 CC vẫn còn phổ biến, thường được người già và trẻ em chưa đủ tuổi điều khiển xe mô tô phân khối lớn.

3.3 Hạ tầng giao thông đường bộ vùng đồng bằng sông Cửu Long chưa đáp ứng được nhu cầu lưu thông ngày càng phát triển của vùng này

Hạ tầng nông thôn vùng đồng bằng sông Cửu Long dù được cải thiện nhiều vẫn chưa phát triển với nhiều xã chưa được kết nối bằng đường bộ với các vùng thị trấn đông dân cư tại địa phương. Chẳng hạn tại tỉnh Bạc Liêu, chỉ 29/47 xã có đường tráng nhựa đi về các thị trấn đông dân cư tại tỉnh này; ở An Giang, tổng chiều dài đường bộ là 3.560 km, trong đó có 356 km đường nhựa, còn lại là đường đá, đường cấp phối và đường đất; Trà Vinh có tổng số 3.377,25km đường bộ, (trong đó nhựa, cấp phối đá, đal BTCT: 1520,4km chiếm 45% trên tổng số, còn lại 1.856,8km đường đất, cát chiếm 55% trên tổng số), Trà Vinh có các quốc lộ 53, quốc lộ 54, quốc lộ 60. Quốc lộ 53 nối liền các thị trấn trong tỉnh với thị xã Trà Vinh và thị xã Vĩnh Long. Đây là tuyến đường bộ duy nhất từ Trà Vinh với các tỉnh thuộc đồng bằng sông Cửu Long và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam;... Do vậy, cần có giải pháp phát triển hạ tầng giao thông vùng đồng bằng sông Cửu Long để đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân, phát triển kinh tế, phòng chống hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông và tránh tai nạn giao thông. Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đồng bằng sông Cửu Long còn yếu kém, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển. Cốt lõi của vấn đề phát triển giao thông đường bộ ở đồng bằng sông Cửu Long là cần nguồn vốn lớn và một tầm nhìn chiến lược mang tính vùng, khu vực. Tức là cần một nhà hoạch định, quy hoạch toàn diện, đồng bộ. Theo Cục Đường sông Việt Nam, trong 10 năm qua, đầu tư cho giao thông nói chung và giao thông đường bộ nói riêng chiếm tỷ lệ không tương xứng với nhu cầu phát triển giao thông đường bộ của vùng này. Hiện nay, gần như chỉ có tuyến đường độc đạo quốc lộ 1A nối các tỉnh thành đồng bằng sông Cửu Long, các tuyến vẫn đang thi công, chưa làm xong do đang chờ vốn. Giai đoạn 2006-2010, tổng nguồn vốn đầu tư cho giao thông đồng bằng sông Cửu Long là 62.000 tỷ đồng. Tuy nhiên, hiện nay chỉ mới xác định được 44.000 tỷ đồng, còn thiếu đến 18.000 tỷ đồng. Đó là mới tính theo giá vật tư năm 2005, còn tính theo giá hiện nay thì con số sẽ tăng gấp đôi.¹

3.4 Chưa phát triển hệ thống xe buýt tương xứng với nhu cầu đi lại của người dân

Trong những năm gần đây, cùng với chủ trương chung của cả nước, hệ thống xe buýt đã được đưa vào sử dụng khá phổ biến ở các tỉnh, thành vùng đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, vận tải bằng xe buýt xem ra chưa xứng tầm với nhu cầu vận tải của vùng. Vẫn còn nhiều tuyến đường chưa có xe buýt hoặc số lượt xe buýt đón

¹ <http://www.baobinhduong.org.vn/detail.aspx?Item=52557>

khách chưa đủ. Đó là lý do vì sao người dân chưa bỏ được thói quen sử dụng phương tiện cá nhân để đi lại. Điều này làm tăng lưu lượng lưu thông trên nền hạ tầng giao thông chưa phát triển đúng tầm. Đó là một trong những nguyên nhân dẫn đến số vụ vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tăng cao.

3.5 Tỷ lệ tai nạn giao thông đường bộ do uống rượu bia chiếm khá cao

Sử dụng rượu, bia ở Việt Nam nói chung và ở đồng bằng sông Cửu Long nói riêng được xem như một nét văn hóa. Đã có một giai đoạn, ở nước ta cấm hành vi nấu rượu, uống rượu nhưng đã không thành công. Vì vậy, không thể cấm hành vi này. Tuy nhiên, trước tác hại của bia, rượu đối với sức khỏe và đặc biệt có ảnh hưởng không nhỏ đến việc làm gia tăng tai nạn giao thông đường bộ, cũng như số người chết và bị thương vì lý do này, việc phòng ngừa hành vi sử dụng rượu, bia mà điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được xem là một giải pháp hiệu quả.

3.6 Cường chế hành chính (xử lý hành chính) trong lĩnh vực giao thông chưa thật sự hiệu quả

Xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông phải luôn bám sát mục tiêu là nhằm giáo dục ý thức chấp hành Luật Giao thông, tôn trọng những quy định đảm bảo trật tự an toàn giao thông chung. Nhưng trong nhiều năm qua, do các lực lượng thực thi công vụ xa rời mục tiêu này, để cho mục tiêu kinh tế và thành tích hình thức chi phối mà hiệu quả giáo dục ngăn chặn, răn đe là chính đã không đạt được, biểu hiện ở ý thức chấp hành Luật Giao thông của người tham gia giao thông cho đến nay vẫn kém, trong khi số lần phạt và số tiền phạt nếu tổng kết lại đã lên tới con số khổng lồ. Theo số liệu thống kê đã được công bố trên báo chí, khi mới chỉ tổng kết lại sau một năm thực hiện Nghị định 36-CP của Chính phủ đã có 2,5 triệu trường hợp bị phạt vi phạm trật tự an toàn giao thông với số tiền phạt lên tới 230 tỷ đồng. Theo báo cáo tuần những ngày cuối năm 2006 (từ 22/12-28/12/2006), lực lượng cảnh sát giao thông trong cả nước đã xử lý 62.433 trường hợp vi phạm trật tự an toàn giao thông với số tiền phạt lên tới 9,14 tỷ đồng, như vậy bình quân số tiền phạt mỗi ngày trong tuần đã lên tới cỡ 1,3 tỷ đồng. Ở đồng bằng sông Cửu Long, theo thống kê được tiến hành ở 09 tỉnh trong 05 năm (2003-2007), mỗi năm mỗi tỉnh đã xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ thu được khoảng 8,4 tỷ đồng.

3.7 Pháp luật hình sự quy định về tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (Điều 202 Bộ luật hình sự) còn một số điểm bất cập

- Hiện nay, việc định tội trong trường hợp sử dụng xe máy chuyên dụng tham gia giao thông gây tai nạn gặp không ít khó khăn. Theo khoản 17 Điều 3 Luật giao thông đường bộ hiện hành, *Phương tiện giao thông đường bộ gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ*. Như vậy, phương tiện giao thông đường bộ không bao gồm xe máy chuyên dùng. Trong khi đó, khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự hiện hành quy định là tội phạm đối với “*người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác*”. Do sự khác nhau này, thực

tiền điều tra, truy tố, xét xử các vụ án về tai nạn giao thông phát sinh một số vướng mắc liên quan đến người điều khiển xe chuyên dùng vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng, thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe hoặc tài sản của người khác.

- Tình tiết “*không có giấy phép lái xe hoặc bằng lái xe theo quy định*” (điểm a, khoản 2 Điều 202) chưa có cách hiểu thống nhất dẫn đến khó khăn trong áp dụng.

- Tình tiết “*say*” trong khi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (điểm b khoản 2 Điều 202) cũng chưa được rõ ràng. Hiện nay chưa có văn bản chính thức hướng dẫn thế nào là người say rượu và say do dùng các chất kích thích mạnh khác. Cho nên, tuy là một tình tiết được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 202 Bộ luật Hình sự 1999 nhưng đây lại là một quy định khó áp dụng trong thực tế.

- Tình tiết “*gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm*” (điểm c khoản 2 Điều 202) chưa được giải thích. Cần giải thích rõ như thế nào là “*bỏ chạy*” để trốn tránh trách nhiệm, bởi trường hợp “*bỏ chạy*” vì lý do bị đe dọa đến tính mạng mà đến cơ quan công an gần nhất để khai báo thì cũng là “*bỏ chạy*” nhưng không phải để trốn tránh trách nhiệm.

- Tình tiết “*không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông*” (điểm d khoản 2 Điều 202) cũng gây khó khăn trong áp dụng. Cụm từ này đã đánh đồng giữa hành vi “*cố ý không chấp hành*” và “*vô ý không chấp hành*”. Hai hành vi này có ý chí chủ quan hoàn toàn trái ngược nhau, vì vậy trách nhiệm hình sự áp dụng cho chúng cũng phải khác nhau. Nếu đánh đồng trách nhiệm hình sự của hai hành vi này cùng vào điểm d khoản 2 Điều 202 là không phù hợp.

- Điều 202 Bộ luật hình sự quy định ba khung hình phạt và một cấu thành tội phạm hỗ trợ. Trong đó, khung hình phạt cao nhất là đến 15 năm tù. Theo chúng tôi, mức hình phạt như vậy đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là chưa đủ răn đe đối với người phạm tội. Sở dĩ tội phạm này có khung hình phạt cao nhất chỉ là 15 năm tù xuất phát từ yếu tố lỗi của hành vi phạm tội. Tội phạm này được thực hiện với lỗi vô ý nên hình phạt không thể cao hơn được, tương tự như các tội phạm khác được thực hiện với lỗi vô ý. Tuy nhiên, nếu nhìn nhận một cách khách quan, hành vi phạm tội này nguy hiểm hơn nhiều so với các hành vi phạm tội khác được thực hiện với lỗi vô ý. Thứ nhất, hành vi này nguy hiểm cao do tính phổ biến của nó. Nhìn vào số liệu thống kê về con số tai nạn giao thông với số người chết và bị thương hàng năm sẽ thấy được điều đó. Thứ hai, tính nguy hiểm cao của hành vi này còn thể hiện ở khả năng nhìn thấy trước về hành vi phạm tội của người phạm tội. Nếu như các hành vi phạm tội khác với lỗi vô ý, người phạm tội hầu như không thấy trước được hành vi của mình có thể gây ra tội phạm thì trong trường hợp này, người phạm tội có nhiều khả năng để thấy trước được điều đó. Một trong những cơ hội để người phạm tội nhìn thấy trước hành vi phạm tội của mình là công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông. Mỗi người khi tham gia giao thông đường bộ đều có thể nhận thấy rằng mình có thể gây ra tai nạn bất cứ lúc nào nếu cầu thả, tự tin hoặc thậm chí là muông chứng tỏ bản lĩnh anh hùng của mình. Có lẽ vì thế mà một số tác giả khi phạm tội tội phạm này đã cho rằng người phạm tội có lỗi cố ý hoặc lỗi hỗn hợp (có

ý đối với hành vi và vô ý đối với hậu quả. Tuy nhiên, cả hai quan điểm này đều không chính xác.¹ Trong lịch sử lập pháp hình sự của ta, có thời gian chúng ta đã đưa mức chế tài cho tội phạm này đến mức tử hình. Thông tư 556/TTg (29/6/1955) của Thủ tướng Chính phủ xác định: “*Không cẩn thận hay không theo luật đi đường... trường hợp gây ra tai nạn lớn làm chết nhiều người và thiệt hại lớn đến tài sản của nhân dân thì có thể phạt tù đến chung thân hoặc tử hình*”. Điều 186 Bộ luật hình sự 1985 cũng quy định đối với hành vi phạm tội này có mức hình phạt cao nhất đến 20 năm tù. Do đó, cũng có cơ sở khi nói rằng mức chế tài đối với tội phạm này như hiện nay là chưa đủ răn đe.

- Viện kiểm sát khi truy tố và tòa án khi xét xử với tâm lý là tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện với lỗi vô ý, cùng với cơ sở pháp lý là mức chế tài tương đối nhẹ trong Bộ luật hình sự nên thương đề nghị và áp dụng mức hình phạt khá nhẹ, không đủ nghiêm khắc để răn đe người phạm tội cũng như những người khác. Phân tích số liệu trên cho thấy các bị cáo bị truy tố về tội theo Điều 202 thường chỉ phải chịu hình phạt quá nhẹ như án treo, tù dưới 3 năm... Thực tế này đã chứng minh cho việc quy định và áp dụng hình phạt tại Điều 202 còn nhẹ. Như vậy sẽ dẫn đến tính răn đe, phòng ngừa tội phạm này đạt hiệu quả không cao.

- Thông tin từ ngành công an cho biết, trong năm 2006 cơ quan điều tra toàn quốc đã điều tra, kết luận chuyên Viện kiểm sát nhân dân các cấp đề nghị truy tố 3.759 vụ tai nạn giao thông, với 3.906 bị can. Số bị can đã truy tố còn quá nhỏ so với tổng số 14.161 vụ tai nạn giao thông đường bộ với 12.373 người chết và 11.097 người bị thương trong năm 2006.

4 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Tai nạn giao thông đã để lại bao nỗi bất hạnh cho nhiều gia đình và cả toàn xã hội. Hiện tượng phóng nhanh vượt ẩu, bất chấp các quy định của Luật giao thông đường bộ trong một bộ phận tài xế xe khách đường dài đã để lại bao nỗi khiếp sợ cho những người tham gia giao thông. Mặc dù đã có rất nhiều biện pháp cứng rắn như tăng cường tuần tra kiểm soát, “bắn tốc độ”... nhằm ngăn chặn tai nạn giao thông nhưng xem ra, trong thời gian qua hiệu quả nhằm ngăn chặn vẫn chưa được như mong đợi.

Mặc dù tai nạn giao thông đã cướp đi mạng sống của nhiều người mỗi năm nhưng nhận thức của người dân về vấn đề này còn kém. Hàng ngày khi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ lưu thông trên đường thì một bộ phận không nhỏ người dân vẫn vi phạm các quy định về an toàn giao thông nói chung và vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nói riêng.

Xuất phát từ nhu cầu đấu tranh, phòng chống có hiệu quả hơn đối với hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên cả nước nói chung và ở đồng bằng sông Cửu Long nói riêng,, tác giả đã chọn đề tài này để nghiên cứu và qua đó có một số đề xuất sau đây:

¹ Đinh Văn Quế, *Bình luận khoa học Bộ luật hình sự (phần các tội phạm) – Các tội xâm phạm quy định về an toàn giao thông*, Nxb TP HCM, TP HCM, 2004, tr.20-21.

- Tuyên truyền, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông đường bộ thật sự hiệu quả. *Trước hết*, nội dung tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật an toàn giao thông phải gần gũi với thực tế. *Thứ hai*, nội dung tuyên truyền cần gây ấn tượng, tạo ra hiệu ứng tâm lý tích cực trong tham gia giao thông.
- Tăng cường công tác quản lý giao thông đường bộ. Về công tác đăng ký xe, đối với các loại xe đã qua sử dụng, khi chuyển quyền sở hữu, trong khi luật giao thông đường bộ chưa có quy định bắt buộc chuyển tên cho chủ sở hữu mới, các cơ quan quản lý giao thông các tỉnh, thành đồng bằng sông Cửu Long cần có cơ chế nắm được lượng xe này. Đối với công tác đăng kiểm, bắt buộc đăng kiểm cả đối với xe gắn máy như một số nước đã làm. Về đào tạo, sát hạch giấy phép lái xe cần cần kéo dài thêm thời lượng học luật giao thông, cần được tổ chức thiết thực hơn và nghiêm túc hơn.
- Phát triển hạ tầng giao thông đường bộ vùng đồng bằng sông Cửu Long xứng tầm khu vực và nhu cầu giao thông, phát triển kinh tế vùng.
- Phát triển hệ thống xe buýt đáp ứng nhu cầu đi lại bằng phương tiện công cộng của người dân.
- Phòng chống hành vi uống rượu, bia điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Bên cạnh việc tuyên truyền, giáo dục ý thức người dân về tác hại của rượu, bia đối với việc điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, cần thiết phải cưỡng chế nghiêm khắc đối với hành vi này. Chẳng hạn, tăng mức xử phạt hành chính đối với hành vi uống rượu, bia điều khiển phương tiện giao thông đường bộ
- Nâng cao hiệu quả của cưỡng chế hành chính (xử lý hành chính) trong lĩnh vực giao thông đường bộ.
- Hoàn thiện pháp luật hình sự quy định về tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (Điều 202 Bộ luật hình sự).
- Xử lý hình sự thật nghiêm đối với người phạm tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Ban An toàn giao thông các tỉnh Bạc Liêu, Cà Mau, Cần Thơ (thành phố), Đồng Tháp, Hậu Giang, Kiên Giang, Sóc Trăng, Trà Vinh, Vĩnh Long, *Báo cáo tổng kết tình hình giao thông các năm từ 2003 – 2007*.
- Bộ luật Hình sự năm 1985 của nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 1994.
- Bộ luật Hình sự năm 1999 của nước Cộng Hòa Xã Hội Chủ Nghĩa Việt Nam – Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2004.
- Bộ tư pháp, *Bình luận khoa học Bộ Luật Hình sự của nước cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam*, Nxb Đồng Nai, 1999.
- Đình Văn Quế, *Bình luận khoa học Bộ luật hình sự (phần các tội phạm) – Các tội xâm phạm quy định về an toàn giao thông*, Nxb TPHCM, TPHCM, 2004, tr.20-21.
- Hoàng Xuân Quý, *Hỏi đáp về xử lý vi phạm hành chính và hình sự trong lĩnh vực giao thông đường bộ*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2006.
- Lâm Tuấn Khanh, *Tình tiết “không có giấy phép hoặc bằng lái xe” theo quy định tại Điều 202 Bộ luật Hình sự*, Tạp chí Tòa án nhân dân, Số 23/2006.

- Lê Cẩm, *Các nghiên cứu chuyên khảo về phần chung Luật Hình sự*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2002.
- Luật Giao thông đường bộ 2001, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2004.
- Luật Giao thông đường bộ 2008, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2008.
- Luật Giao thông đường bộ và các văn bản hướng dẫn thi hành, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội, 2008.
- Phạm Văn Beo, *Giáo trình luật Hình sự Việt Nam (phần các tội phạm)*, Khoa Luật trường Đại học Cần Thơ, Cần Thơ, 2007.
- Phạm Văn Ứng, *Tai nạn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Sóc Trăng và giải pháp phòng ngừa* (Đề tài cấp tỉnh, Sóc Trăng, 2000).
- Phan Ngọc Tĩnh, *Giải pháp đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Vĩnh Long* (Đề tài cấp tỉnh, Vĩnh Long, 2005).
- Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia, *Hội thảo tai nạn giao thông mô tô, xe máy*, Hà Nội, 2000.
- Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia, *Tình hình tai nạn giao thông một số nước trên thế giới*, Nxb GTVT, Hà Nội, 2003.
- Viện Kiểm sát các tỉnh Bạc Liêu, Cà Mau, Cần Thơ (thành phố), Đồng Tháp, Hậu Giang, Kiên Giang, Sóc Trăng, Trà Vinh, Vĩnh Long, Báo cáo tổng kết tình hình kiểm sát xét xử hình sự các năm từ 2003 – 2007.