

BÀN VỀ THẨM QUYỀN XỬ PHẠT VI PHẠM HÀNH CHÍNH TRONG LĨNH VỰC GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

● NGUYỄN THỊ THANH THỦY

TÓM TẮT:

Việc xử phạt vi phạm hành chính (XPVPHC) trong lĩnh vực giao thông đường bộ trong những năm qua đã đạt được nhiều kết quả khả quan. Cụ thể, các cơ quan có thẩm quyền đã xử phạt hiệu quả nhiều vụ việc vi phạm, nhất là các vụ phức tạp, gây bức xúc trong dư luận. Tuy nhiên, những quy định hiện hành về XPVPHC trong lĩnh vực giao thông đường bộ vẫn còn nhiều bất cập. Nhiều hành vi vi phạm cũng như hình thức xử phạt chưa được quy định đầy đủ, cụ thể, gây nhiều khó khăn trong việc áp dụng vào thực tiễn. Trong phạm vi bài viết này, tác giả trình bày những quy định của pháp luật, thực trạng và kiến nghị hoàn thiện pháp luật về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Từ khóa: vi phạm hành chính, thẩm quyền xử phạt, giao thông đường bộ.

1. Quy định của pháp luật hiện hành về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Từ Điều 74 đến Điều 79 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) quy định cho 3 chủ thể có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ là: Chủ tịch Ủy ban nhân dân các cấp; Công an nhân dân; Thanh tra giao thông. Cụ thể:

Thứ nhất, thẩm quyền xử phạt của Chủ tịch Ủy ban nhân dân các cấp.

Thẩm quyền phạt tiền của Chủ tịch Ủy ban nhân dân: Chủ tịch Ủy ban nhân dân ba cấp (cấp xã, cấp huyện, cấp tỉnh) có thẩm quyền xử phạt đối với các vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Theo đó, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cả ba cấp đều có thẩm quyền áp dụng hình

thức xử phạt cảnh cáo và phạt tiền đối với các vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Cụ thể:

Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã: có quyền phạt cảnh cáo hoặc phạt tiền đến 5.000.000 đồng; được tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 10.000.000 đồng; được áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả “*buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm hành chính gây ra*”, “*buộc tháo dỡ công trình, phần công trình xây dựng không có giấy phép hoặc xây dựng không đúng với giấy phép*”, “*buộc thực hiện biện pháp để khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường do vi phạm hành chính gây ra*”. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã không có quyền áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn.

Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp huyện: có quyền phạt cảnh cáo hoặc phạt tiền đến 37.500.000 đồng; được tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính; được tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn. Ngoài trừ biện pháp “buộc tái xuất phương tiện khỏi Việt Nam”, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp huyện có quyền áp dụng tất cả các biện pháp khắc phục hậu quả còn lại được quy định trong Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP).

Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh: có quyền phạt cảnh cáo hoặc phạt tiền đến 75.000.000 đồng; được tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính; được tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có quyền áp dụng tất cả các biện pháp khắc phục hậu quả được quy định trong Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP).

Thứ hai, thẩm quyền xử phạt của Công an nhân dân.

Thẩm quyền xử phạt người điều khiển xe mô tô vi phạm quy tắc giao thông đường bộ của các chức danh Công an nhân dân được quy định cụ thể tại Điều 76 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP). Cụ thể:

Chiến sĩ Công an nhân dân đang thi hành công vụ: có quyền phạt cảnh cáo; phạt tiền đến 500.000 đồng. Như vậy, Chiến sĩ Công an nhân dân đang thi hành công vụ không có quyền áp dụng các hình thức xử phạt bổ sung và các biện pháp khắc phục hậu quả.

Thủ trưởng đơn vị Cảnh sát cơ động cấp đại đội, Trưởng trạm, Đội trưởng của Chiến sĩ Công an nhân dân đang thi hành công vụ: có quyền phạt cảnh cáo, phạt tiền đến 1.500.000 đồng. Như vậy, những chức danh này cũng không có quyền áp dụng các hình thức xử phạt bổ sung và các biện pháp khắc phục hậu quả.

Trưởng Công an cấp xã, Trưởng đồn Công an, Trưởng trạm Công an cửa khẩu, khu chế xuất, Tiểu đoàn trưởng Tiểu đoàn Cảnh sát cơ động: có quyền phạt cảnh cáo; phạt tiền đến 2.500.000 đồng; tịch thu tang vật, phương tiện được sử dụng để vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 5.000.000

đồng. Những chức danh này có quyền áp dụng hai biện pháp khắc phục hậu quả là “buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm hành chính gây ra” và “buộc thực hiện biện pháp để khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường do vi phạm hành chính gây ra”.

Trưởng Công an cấp huyện; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát giao thông; Trưởng phòng nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Trưởng, phòng nghiệp vụ thuộc Cục Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; Trưởng phòng Công an cấp tỉnh gồm Trưởng phòng Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Trưởng phòng Cảnh sát giao thông, Trưởng phòng Cảnh sát giao thông đường bộ - đường sắt, Trưởng phòng Cảnh sát giao thông đường bộ, Trưởng phòng Cảnh sát cơ động, Trưởng phòng Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ, Trung đoàn trưởng Trung đoàn Cảnh sát cơ động: có quyền phạt cảnh cáo; phạt tiền đến 15.000.000 đồng; tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn; tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 30.000.000 đồng; áp dụng các biện pháp khắc phục hậu quả là “buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm hành chính gây ra”, “buộc thực hiện biện pháp để khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường do vi phạm hành chính gây ra” và “các biện pháp khắc phục hậu quả đặc thù khác trong lĩnh vực giao thông đường bộ”.

Giám đốc Công an cấp tỉnh: có quyền phạt cảnh cáo; phạt tiền đến 37.500.000; tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn; tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính; áp dụng các biện pháp khắc phục hậu quả là “buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm hành chính gây ra”, “buộc thực hiện biện pháp để khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường do vi phạm hành chính gây ra”, “buộc nộp lại số lợi bất hợp pháp có được do thực hiện vi phạm hành chính” và “các biện pháp khắc phục hậu quả đặc thù khác trong lĩnh vực giao thông đường bộ”.

Cục trưởng Cục Cảnh sát giao thông, Cục trưởng Cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Cục trưởng Cục Cảnh sát phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ, Tư lệnh Cảnh sát cơ động: có quyền phạt cảnh cáo; phạt tiền đến 75.000.000;

tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn; tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính; áp dụng các biện pháp khắc phục hậu quả là “buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm hành chính gây ra”, “buộc thực hiện biện pháp để khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường do vi phạm hành chính gây ra”, “buộc nộp lại số lợi bất hợp pháp có được do thực hiện vi phạm hành chính” và “các biện pháp khắc phục hậu quả đặc thù khác trong lĩnh vực giao thông đường bộ”.

Thứ ba, thẩm quyền xử phạt của Thanh tra chuyên ngành Giao thông Vận tải.

Thẩm quyền xử phạt của chức danh Thanh tra chuyên ngành Giao thông Vận tải quy định tại Điều 77 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP). Cụ thể:

Thanh tra viên, người được giao thực hiện nhiệm vụ thanh tra chuyên ngành đang thi hành công vụ: có quyền phạt cảnh cáo; phạt tiền đến 500.000 đồng; tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 1.000.000 đồng; có quyền áp dụng hai biện pháp khắc phục hậu quả là “buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu đã bị thay đổi do vi phạm hành chính gây ra” và “buộc thực hiện biện pháp để khắc phục tình trạng ô nhiễm môi trường do vi phạm hành chính gây ra”.

Chánh Thanh tra Sở Giao thông Vận tải: có quyền phạt cảnh cáo; phạt tiền đến 37.500.000 đồng; tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 70.000.000 đồng; tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn; có quyền áp dụng tất cả các biện pháp khắc phục hậu quả.

Trưởng đoàn thanh tra chuyên ngành của Bộ Giao thông Vận tải: có quyền phạt cảnh cáo; phạt tiền đến 52.500.000 đồng; tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn; tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính có giá trị không vượt quá 105.000.000 đồng; áp dụng tất cả các biện pháp khắc phục hậu quả.

Chánh Thanh tra Bộ Giao thông Vận tải, Tổng Cục trưởng Tổng cục Đường bộ Việt Nam: có quyền phạt cảnh cáo; phạt tiền đến 75.000.000; tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn; tịch thu tang vật, phương tiện vi

phạm hành chính; áp dụng tất cả các biện pháp khắc phục hậu quả.

2. Thực trạng về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Thứ nhất, thẩm quyền xử phạt của chiến sĩ công an đang thi hành công vụ; Đội trưởng của các chiến sĩ công an đang thi hành nhiệm vụ còn thấp. Ngoài ra, các chức danh này không có thẩm quyền áp dụng các hình thức xử phạt bổ sung và biện pháp khắc phục hậu quả nên dẫn đến tình trạng chưa xử phạt nhanh chóng, kịp thời các vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Theo Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP), chiến sĩ công an đang thi hành công vụ có quyền phạt tiền đến 500.000 đồng, còn Đội trưởng của chiến sĩ công an nhân dân đang thi hành công vụ thì phạt đến 1.500.000 đồng. Như vậy, chiến sĩ công an nhân dân đang thi hành công vụ và cả Đội trưởng của chiến sĩ Công an nhân dân đang thi hành công vụ cũng không có quyền áp dụng các hình thức xử phạt tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính hay tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn. Chiến sĩ công an nhân dân đang thi hành công vụ và cả Đội trưởng của chiến sĩ công an nhân dân đang thi hành công vụ cũng không có quyền áp dụng các biện pháp khắc phục hậu quả. Theo tác giả, thẩm quyền xử phạt của các chủ thể này là quá thấp và trong nhiều trường hợp không thể xử phạt nhanh chóng, kịp thời các vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Theo quy định pháp luật, khi phát hiện vi phạm về giao thông đường bộ, người có thẩm quyền phải buộc chấm dứt hành vi vi phạm. Buộc chấm dứt hành vi vi phạm là công việc đầu tiên cần làm nhằm bảo đảm cho vi phạm không có cơ hội tiếp diễn. Có thể nhận thấy, hiện nay, lực lượng chủ yếu phát hiện các vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông là chiến sĩ Công an nhân dân đang thi hành công vụ hay đội trưởng của chiến sĩ công an nhân dân đang thi hành công vụ, nhưng lực lượng này không có quyền xử phạt trên 1.500.000 đồng. Trong khi đó, mức tiền phạt đối với nhiều vi phạm hành chính, đặc biệt là vi phạm của người điều khiển xe mô tô hay xe ô tô là trên 1.500.000 đồng. Bên cạnh đó, hai chức danh này cũng không

có quyền áp dụng các hình thức xử phạt bổ sung là tịch thu tang vật vi phạm hành chính và tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Từ đó, dẫn đến tình trạng, người phát hiện chỉ có thể lập biên bản và tạm giữ giấy tờ hoặc tạm giữ phương tiện vi phạm. Nếu tạm giữ phương tiện vi phạm thì xem như hành vi vi phạm đã được ngăn chặn kịp thời nhưng nếu chỉ giữ giấy tờ còn phương tiện vẫn được lưu hành thì xem như hành vi vi phạm vẫn được tiếp diễn trên thực tế¹.

Hiện nay, theo Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP), chiến sĩ công an nhân dân đang thi hành công vụ hay đội trưởng của chiến sĩ công an nhân dân đang thi hành công vụ chỉ có quyền phạt cảnh cáo hoặc phạt tiền mà không có quyền áp dụng các biện pháp khắc phục hậu quả. Theo Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi, bổ sung năm 2020), khi phát hiện vi phạm hành chính thì người có thẩm quyền phải buộc chấm dứt hành vi vi phạm. Buộc chấm dứt hành vi vi phạm là bước đầu tiên trong thủ tục xử phạt nhằm ngăn chặn không cho vi phạm tiếp diễn. Có thể nhận thấy, hiện nay, lực lượng chủ yếu phát hiện các vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ là các chức danh có thẩm quyền xử phạt ở cấp cơ sở. Tuy nhiên, các chức danh lại không có quyền áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả nên những vi phạm nào mà có áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả đương nhiên không thuộc thẩm quyền xử phạt của các chức danh ở cơ sở. Từ đó dẫn đến tình trạng, người phát hiện chỉ có thể lập biên bản và sau đó chuyển cho cấp trên có thẩm quyền xử phạt.

Đơn cử, theo khoản 1 Điều 13 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP), người có thẩm quyền có thể xử phạt cảnh cáo hoặc phạt tiền từ 250.000 đồng đến 500.000 đồng đối với cá nhân treo biển báo thông tin không đầy đủ nội dung theo quy định. Ngoài ra, người có thẩm quyền còn áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả “buộc phải treo biển báo thông tin công trình có đầy đủ nội dung theo quy định” đối với các vi phạm này.

Theo Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP), chiến sĩ công an đang thi hành nhiệm vụ có quyền

phạt cảnh cáo, phạt tiền đến 500.000 đồng đối với hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Đội trưởng của các chiến sĩ công an đang thi hành nhiệm vụ có quyền phạt cảnh cáo, phạt tiền đến 1.500.000 đồng đối với hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Tuy nhiên, chiến sĩ công an đang thi hành nhiệm vụ, thậm chí là đội trưởng của các chiến sĩ công an đang thi hành nhiệm vụ cũng không có thẩm quyền áp dụng các biện pháp khắc phục hậu quả. Chính điều này đã làm vô hiệu hóa thẩm quyền phạt tiền của các chủ thể này.

Nếu chỉ xét riêng về thẩm quyền phạt cảnh cáo hoặc phạt tiền, các chủ thể này hoàn toàn đủ thẩm quyền để xử phạt các vi phạm quy định tại khoản 1 Điều 13 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP). Tuy nhiên, do không có thẩm quyền áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả “buộc phải treo biển báo thông tin công trình có đầy đủ nội dung theo quy định” nên chiến sĩ công an đang thi hành nhiệm vụ và Đội trưởng của các chiến sĩ công an đang thi hành nhiệm vụ không có thẩm quyền xử phạt.

Thứ hai, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) chưa có những quy định khoa học nhằm phân định thẩm quyền xử phạt đối với các vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Như đã trình bày, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) là một trong số những nghị định hiếm hoi có sự phân định tương đối rõ ràng về thẩm quyền xử phạt. Tuy đã có sự phân định rõ ràng nhưng tình trạng một vi phạm thuộc thẩm quyền xử phạt của nhiều chủ thể vẫn rất phổ biến. Từ đó, dẫn đến tình trạng “tranh giành” hay “đùn đẩy” việc xử phạt giữa các lực lượng chức năng. Thực tế cho thấy, nếu đó là vụ việc dễ dàng xác định hành vi vi phạm thì các cơ quan cùng chạy đua nhau phát hiện và tiến hành xử phạt. Hiện nay, hành vi “điều khiển xe trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá quy định” luôn là một cuộc chạy đua “ngầm” giữa nhiều lực lượng chức năng như cảnh sát giao thông, thanh tra giao thông, cảnh sát trật tự, cảnh sát phản ứng nhanh, cảnh sát cơ động. Lý do cũng dễ hiểu vì các lực lượng này đều được trang bị máy đo nồng độ cồn, cách xác định vi phạm

cũng rất đơn giản chỉ bằng cách thổi vào máy là sẽ có kết quả. Ngược lại, trong những vụ việc phức tạp, khó khăn, nhạy cảm, lại né tránh, đùn đẩy nhau, thậm chí để vụ việc rơi vào tình trạng “cha chung không ai khóc, lăm sẫm không ai đóng cửa chùa”. Với lý do cho rằng có nhiều cơ quan có thẩm quyền xử phạt, nếu cơ quan này không phạt thì vẫn có cơ quan khác xử phạt nên tình trạng “đùn đẩy” công việc xảy ra thường xuyên.

3. Hoàn thiện các quy định về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ

Hiện nay, theo quy định pháp luật, chiến sĩ công an đang thi hành công vụ, đội trưởng của các chiến sĩ công an đang thi hành nhiệm vụ không có thẩm quyền áp dụng các hình thức xử phạt bổ sung và biện pháp khắc phục hậu quả. Từ đó, dẫn đến tình trạng chưa xử phạt nhanh chóng, kịp thời các vi phạm. Có thể thấy, đa số các vi phạm hành chính này đều là những vi phạm đơn giản, người vi phạm bị bắt quả tang, do đó không mất nhiều thời gian cho việc chứng minh vi phạm nên việc chuyển hồ sơ lên cấp trên để giải quyết là không cần thiết. Trong khi các cơ quan nhà nước cấp trên phải giải quyết rất nhiều vụ việc phức tạp mà phải giải quyết thêm các vụ việc đơn giản khác do cấp dưới chuyển lên sẽ dẫn đến tình trạng đùn đẩy, vi phạm các vấn đề về thời hạn, thời hiệu trong quá trình xử phạt vi phạm hành chính. Bất cập này còn dẫn đến thực trạng là cơ quan nhà nước cấp trên không có thời gian tập trung vào các vấn đề mang tính chất vĩ mô trong khi đó, cơ quan cấp dưới lại không có việc để làm.

Từ bất cập này, nhà làm luật cần tăng thẩm quyền xử phạt của chiến sĩ công an đang thi hành công vụ, đội trưởng của các chiến sĩ công an đang

thi hành nhiệm vụ theo hướng tăng mức tiền phạt và cho phép các chủ thể này có thể áp dụng một số hình thức xử phạt bổ sung cũng như biện pháp khắc phục hậu quả phù hợp.

Hiện nay, Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 được sửa đổi, bổ sung năm 2020 không tăng thẩm quyền xử phạt cho chiến sĩ công an đang thi hành công vụ, đội trưởng của các chiến sĩ công an đang thi hành nhiệm vụ. Tuy nhiên, việc phớt lờ hoàn toàn thẩm quyền áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả của các chức danh này là một thiếu sót khá lớn. Khảo sát những nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong các lĩnh vực, đối với vi phạm có mức tiền phạt dưới 500.000 đồng - mức tiền phạt thuộc thẩm quyền xử phạt của các chức danh ở cấp cơ sở đều là những vi phạm đơn giản, tính chất, mức độ rõ ràng, người có thẩm quyền có thể ban hành quyết định xử phạt ngay mà không mất nhiều thời gian chứng minh. Do đó, việc chuyển vi phạm lên cấp trên để giải quyết là không cần thiết và có thể dẫn đến tình trạng không xử lý kịp thời, nhanh chóng các vi phạm hành chính. Chính vì vậy, tác giả cho rằng Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 được sửa đổi, bổ sung năm 2020 có thể bổ sung thẩm quyền áp dụng biện pháp khắc phục hậu quả “buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu” cho các chức danh có thẩm quyền xử phạt ở cấp cơ sở. Nếu sửa đổi theo cách này thì khi phát hiện các vi phạm có mức tiền phạt dưới 500.000 đồng và bị áp dụng biện pháp “buộc khôi phục lại tình trạng ban đầu”, các chức danh có thẩm quyền xử phạt ở cấp cơ sở có thể ban hành quyết định xử phạt ngay mà không cần phải chờ đợi, dẫn đến việc xử phạt không kịp thời và không phát huy giá trị tích cực của biện pháp khắc phục hậu quả ■

TÀI LIỆU TRÍCH DẪN:

1 Cao Vũ Minh (2013), “Vài bình luận ngắn các quy định pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ”, *Tạp chí Khoa học pháp lý*, (4).

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Quốc hội (2008). *Luật Giao thông đường bộ năm 2008*.

2. Quốc hội (2020). *Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (sửa đổi 2020)*.
3. Ủy ban Thường vụ Quốc hội. Pháp lệnh xử lý vi phạm hành chính năm 2002 (sửa đổi, bổ sung một số điều năm 2007, 2008).
4. Chính phủ (2019). *Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt*.
5. Trần Thị Hiền (2011). Hoàn thiện pháp luật về hình thức, thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính. *Tạp chí Luật học*, (11).

Ngày nhận bài: 12/7/2022

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 2/8/2022

Ngày chấp nhận đăng bài: 12/8/2022

Thông tin tác giả:

NGUYỄN THỊ THANH THỦY

Lớp Thạc sĩ Khóa 1, niên khóa 2020 - 2022

Trường Đại học Nội vụ (Phân hiệu tại TP. Hồ Chí Minh)

DISCUSSING REGULATIONS ON SANCTIONING ADMINISTRATIVE VIOLATIONS IN THE FIELD OF ROAD TRAFFIC

● **NGUYEN THI THANH THUY**

Master's student, Hanoi University of Home Affairs
- Ho Chi Minh City Campus

ABSTRACT:

The sanction of administrative violations in the field of road traffic has achieved many positive results in recent years. Authorities have effectively sanctioned many violations, especially complicated cases which cause high public concerns. However, current regulations on sanctioning administrative violations in the field of road traffic still have many shortcomings. Many violations as well as sanctioning forms have not been fully and clearly specified, causing many difficulties in the enforcement of related regulations. This paper presents regulations and current situation, and proposes solutions to improve the effectiveness of regulations on sanctioning administrative violations in the field of road traffic.

Keywords: administrative violations, sanctioning authority, road traffic.