

BIỆN PHÁP TRỪ ĐIỂM GIẤY PHÉP LÁI XE TRONG PHÁP LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

CAO VŨ MINH

Trường Đại học Kinh tế - Luật, Đại học quốc gia TP. Hồ Chí Minh
University of Economics and Law, Vietnam National University Ho Chi Minh City
Email: minhcv@uel.edu.vn

Tóm tắt

Trừ điểm giấy phép lái xe là một biện pháp quản lý nhà nước, lần đầu tiên được ghi nhận trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024. Mỗi lần bị trừ điểm, người vi phạm sẽ phải cẩn trọng, không bất chấp để vi phạm vì điểm bị mất đi thì không thể phục hồi một cách dễ dàng. Bài viết phân tích các quy định pháp luật về biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe, nêu lên những điểm hạn chế, bất cập, đồng thời đề xuất hướng hoàn thiện.

Từ khóa: trừ điểm giấy phép lái xe, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe, biện pháp quản lý, hình thức xử phạt vi phạm hành chính

Abstract

The deduction of driving license points is a state management measure introduced in the 2024 Law on Road traffic order and safety. Each time points are deducted, violators must exercise caution, as lost points are not easily restored. This article examines the legal framework surrounding the point deduction system, highlights its limitations and shortcomings, and suggests potential improvements for more effective implementation.

Keywords: deduction of driving license points, revocation of driving license, management measures, administrative sanctions

Ngày nhận bài: 17/7/2024

Ngày duyệt đăng: 20/9/2024

1. Khái quát về biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe

Sinh thời, Chủ tịch Hồ Chí Minh đặc biệt quan tâm đến giao thông. Trong bài “Công việc khẩn cấp bây giờ”, được viết ngày 05/01/1946, Người khẳng định: “Giao thông vận tải là mạch máu của tổ chức. Giao thông tốt thì các việc đều dễ dàng. Giao thông xấu thì các việc đình trệ”.¹ Thực hiện lời dạy của Bác, những năm qua, Đảng và Nhà nước ta đã tập trung đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ từ đô thị đến nông thôn, đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân, phục vụ đắc lực cho công cuộc phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập quốc tế.²

Đi kèm với phát triển giao thông đường bộ là những hệ lụy không mong muốn phát sinh như: tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông... Theo thống kê của Ủy ban An toàn giao thông quốc gia, trong năm 2022, trên toàn quốc xảy ra 23.172 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 13.389 người, bị thương 14.598 người. Trong năm 2023, trên toàn quốc xảy ra 21.880 vụ tai nạn giao

1 QĐND, “Lời Bác dạy ngày này năm xưa Giao thông vận tải là mạch máu của tổ chức”, Báo Quân đội nhân dân, 2018, <http://www.qdnd.vn/ho-so-su-kien/loi-bac-day-nam-xua/giao-thong-van-tai-la-mach-mau-cua-to-chuc-553639>, truy cập ngày 20/4/2024.

2 Hoàng Cao Liêm, “Kinh nghiệm huy động vốn xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ”, Tạp chí tài chính, số 11, 2016, tr. 34.

thông đường bộ, làm chết 11.498 người, bị thương 15.255 người.³ Như vậy, trung bình mỗi năm, tai nạn giao thông đã tước đi sinh mạng của hơn 10.000 người, trong đó đa số là lực lượng đang trong độ tuổi lao động, gây nhiều hệ lụy cho xã hội.⁴

Tại Việt Nam, Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP của Chính phủ về một số giải pháp cấp bách kiềm chế tai nạn và ùn tắc giao thông cũng nêu lên một trong hai nguyên nhân quan trọng hàng đầu làm tăng tai nạn và ùn tắc giao thông là do ý thức chấp hành pháp luật giao thông của người tham gia giao thông kém. Trừ điểm giấy phép lái xe là một biện pháp quản lý nhà nước, lần đầu tiên được ghi nhận trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024. Cụ thể, theo khoản 1 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024: “Điểm của giấy phép lái xe được dùng để quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe trên hệ thống cơ sở dữ liệu về trật tự, an toàn giao thông đường bộ, bao gồm 12 điểm. Số điểm trừ mỗi lần vi phạm tùy thuộc tính chất, mức độ của hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Dữ liệu về điểm trừ giấy phép lái xe của người vi phạm sẽ được cập nhật vào hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi quyết định xử phạt có hiệu lực thi hành và thông báo cho người bị trừ điểm giấy phép lái xe biết”. Quy định này sẽ được áp dụng từ ngày 1/1/2025.

Từ quy định tại Điều 58 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, có thể rút ra một số đặc điểm về biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe như sau:

Thứ nhất, trừ điểm giấy phép lái xe là một biện pháp quản lý nhà nước, không phải là hình thức xử phạt được quy định trong hệ thống các hình thức xử phạt vi phạm hành chính. Do đó, biện pháp này có thể áp dụng đồng thời với các hình thức xử phạt vi phạm hành chính (cả hình thức xử phạt chính lẫn hình thức xử phạt bổ sung).

Thứ hai, trừ điểm giấy phép lái xe được áp dụng đối với chủ thể được cấp giấy phép lái xe mà có những vi phạm giao thông đường bộ đến mức bị trừ điểm giấy phép lái xe. Như vậy, việc áp dụng biện pháp này phải thỏa mãn hai điều kiện: (i) chủ thể được cấp giấy phép lái xe vi phạm về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; (ii) các vi phạm này theo quy định sẽ bị trừ điểm giấy phép lái xe.

Thứ ba, trừ điểm giấy phép lái xe được áp dụng tùy thuộc vào hành vi vi phạm. Theo đó, số điểm trừ mỗi lần vi phạm tùy thuộc tính chất, mức

3 Phạm Công, “Cả nước xảy ra 22.067 vụ tai nạn giao thông”, *Báo Kinh tế và đô thị*, 2024, <https://kinhtedothi.vn/ca-nuoc-xay-ra-22-067-vu-tai-nan-giao-thong.html>, truy cập ngày 20/4/2024.

4 Cao Vũ Minh, “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*, số 4, 2013, tr. 17 - 27.

độ của vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Hiện nay, Chính phủ đang xây dựng dự thảo nghị định quy định về các hành vi vi phạm bị trừ điểm giấy phép lái xe (sau đây gọi tắt là dự thảo nghị định).⁵ Theo dự thảo nghị định, có 189 hành vi, nhóm hành vi bị trừ điểm giấy phép lái xe. Hành vi vi phạm bị trừ điểm ít nhất là 2 điểm và cao nhất lên đến 12 điểm.⁶ Ban soạn thảo cho rằng mỗi lần trừ điểm là một hồi chuông cảnh báo người vi phạm phải kiểm chế để không thực hiện những vi phạm khác dẫn đến bị trừ điểm trong tương lai.

Thứ tư, trừ điểm giấy phép lái xe sẽ được cập nhật vào hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi quyết định xử phạt có hiệu lực thi hành. Trường hợp giấy phép lái xe bị trừ hết 12 điểm thì người có giấy phép lái xe không được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ theo giấy phép lái xe đó. Sau thời hạn ít nhất là 06 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe được tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Nếu có kết quả đạt yêu cầu thì được phục hồi đủ 12 điểm. Như vậy, khi bị trừ hết 12 điểm trên giấy phép lái xe, ít nhất là 06 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ bằng cách thi đậu kỳ kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Thiết nghĩ, đây là khoảng thời gian cần thiết để người vi phạm tự xem xét, điều chỉnh hành vi của mình liên quan đến việc sử dụng giấy phép lái xe. Áp dụng biện pháp này không nhằm mục đích tước quyền điển khiển xe vĩnh viễn của người vi phạm mà là giúp họ nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Mỗi lần bị trừ điểm, người vi phạm sẽ phải “dè chừng”, không bất chấp để vi phạm vì điểm bị mất đi thì không thể phục hồi dễ dàng. Như vậy, biện pháp này mang ý nghĩa phòng ngừa vi phạm. Đối với người vi phạm mất hết 12 điểm trên giấy phép lái xe thì phải tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để khôi phục điểm. Điều này làm cho họ phải suy nghĩ thấu đáo để tránh thực hiện hành vi vi phạm giao thông có tính chất, mức độ nguy hiểm cao. Do đó, biện pháp này không chỉ có nhằm mục đích răn đe mà còn có ý nghĩa giáo dục người vi phạm.

Hệ thống điểm phạt và trừ điểm giấy phép lái xe đã được áp dụng ở nhiều quốc gia trên thế giới như một giải pháp hữu hiệu nhằm cải thiện an

5 Chính phủ, “Dự thảo Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe”, *Cổng Thông tin điện tử Chính phủ*, 2024, <https://chinhphu.vn/du-thao-vbqppl/du-thao-nghi-dinh-quy-dinh-xu-phat-vi-pham-hanh-chinh-ve-trat-tu-an-toan-giao-thong-trong-linh-v-6743>, truy cập ngày 20/8/2024.

6 Chính phủ, “Đề xuất 28 hành vi, nhóm hành vi bị trừ hết điểm của Giấy phép lái xe”, *Cổng Thông tin điện tử Chính phủ*, 2024, <https://xaydunchinhhsach.chinhphu.vn/de-xuat-28-hanh-vi-nhom-hanh-vi-bi-tru-het-diem-cua-giay-phép-lái-xe-119240801180754283.htm>, truy cập ngày 20/8/2024.

toàn giao thông đường bộ.⁷ Tại Israel, trong giai đoạn 03 năm sau khi thực hiện biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe, tỷ lệ vi phạm giao thông giảm 70%, tỷ lệ tai nạn giao thông nghiêm trọng giảm 1%, tỷ lệ tai nạn giao thông không nghiêm trọng giảm 11%.⁸ Tại Ý, trong giai đoạn 04 năm sau khi thực hiện biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe, tỷ lệ vi phạm giao thông giảm 46%, tỷ lệ tai nạn giao thông giảm 9%, tỷ lệ tử vong do tai nạn giao thông giảm 30%.⁹ Tuy nhiên, tác động tích cực mạnh mẽ ban đầu dường như mất đi sau khoảng 03 năm triển khai thực hiện biện pháp này.¹⁰ Hạn chế phát sinh là do các cơ quan nhà nước không áp dụng các biện pháp khác để hỗ trợ cho biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe. Do đó, quy định này cần được nghiên cứu trong mối tương quan với các biện pháp phạt vi phạm giao thông khác một cách toàn diện.

2. Phân biệt biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe với hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn và với biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe

2.1. Phân biệt biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe với hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn

Hệ thống các hình thức xử phạt được quy định trong Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2012 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) bao gồm: (i) cảnh cáo; (ii) phạt tiền; (iii) tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn; (iv) đình chỉ hoạt động có thời hạn; (v) tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính; (vi) trục xuất.

Tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn là hình thức xử phạt dành cho cá nhân, tổ chức vi phạm nghiêm trọng các hoạt động được ghi trong giấy phép, chứng chỉ hành nghề. Thời hạn tước quyền kéo dài từ 1 đến 24 tháng, trong thời gian này, người vi phạm không được thực hiện các hoạt động liên quan đến giấy phép. Biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe không phải là hình thức xử phạt mà là cách quản lý và đánh giá mức độ tuân thủ giao thông. Số điểm bị trừ cố định tùy theo tính chất vi phạm, không bị ảnh hưởng bởi các tình tiết giảm nhẹ hoặc tăng nặng.¹¹ Khi bị áp dụng hình

7 S. Akhtar, A. H. Ziyab, "Impact of the penalty points system on severe road traffic injuries in Kuwait", *Traffic Injury Prevention*, Vol. 14, 2013, tr. 743 - 748.

8 Victoria Gitelman, Etti Doveh, Anna Korchatov, Wafa Elias, Shalom Hakkert, "Evaluating the impacts of the demerit points system on traffic law violations and driver involvement in road accidents in Israel", *European Transport Research Review*, Vol. 15(39), 2023.

9 Maria De Paola - Vincenzo Scoppa - Mariatiziana Falcone, "The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: a regression discontinuity approach", *Empirical Economics (Springer)*, Vol. 45, 2013, tr. 965 - 985.

10 F. Aparicio-Izquierdo, B. Arenas-Ramirez, J. M. Mira-McWilliams, J. Paez-ayuso, "The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after: Main influencing factors", *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 43, 2011, tr. 911 - 922.

11 Nguyễn Nhật Khanh, "Kiểm soát quyền tùy nghi trong việc xây dựng và áp dụng các tình tiết giảm nhẹ, tăng nặng trách nhiệm hành chính", *Tạp chí Khoa học pháp lý*, số 4, 2021, tr. 14 - 26.

thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép, chứng chỉ hành nghề có thời hạn, người vi phạm không được tiến hành các hoạt động ghi trong giấy phép, chứng chỉ hành nghề. Trong khi đó, khi bị trừ điểm trên giấy phép lái xe thì người có giấy phép lái xe vẫn được điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ (trừ trường hợp bị trừ hết 12 điểm).

2.2. Phân biệt biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe với biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe

Biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe (hay còn gọi là bấm lỗ giấy phép lái xe)¹² xuất hiện lần đầu tiên trong Nghị quyết số 13/2002/NQ-CP ngày 19/11/2002 của Chính phủ về các giải pháp kiểm chế gia tăng và tiến tới giảm dần tai nạn giao thông, ùn tắc giao thông. Theo đó, nghị quyết quy định: “Bộ Công an chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định việc đánh dấu số lần vi phạm Luật Giao thông đường bộ trên giấy phép lái xe hiện hành để quản lý người điều khiển phương tiện cơ giới đường bộ”.

Để hướng dẫn thi hành quy định này, ngày 27/01/2003, Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư liên tịch số 03/2003/TTLT-BCA-BGTVT hướng dẫn việc đánh dấu số lần vi phạm pháp luật giao thông đường bộ trên giấy phép lái xe. Theo đó, người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ thực hiện hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ mà theo quy định của pháp luật, hành vi đó có mức cao nhất của khung tiền phạt từ 200.000 đồng trở lên, ngoài việc xử phạt vi phạm hành chính, sẽ bị đánh dấu vi phạm trên giấy phép lái xe. Giấy phép lái xe bị bấm đến lỗ thứ ba thì hết giá trị sử dụng và bị thu hồi. Sau 12 tháng kể từ ngày bấm lỗ lần thứ ba, người vi phạm mới được sát hạch để cấp lại giấy phép lái xe theo quy định.

Từ quy định có tính “định hướng” trong Thông tư liên tịch số 03/2003/TTLT-BCA-BGTVT, Chính phủ ban hành Nghị định số 15/2003/NĐ-CP ngày 19/2/2003 xử phạt vi phạm hành chính về giao thông đường bộ quy định các vi phạm mà có mức cao nhất của khung tiền phạt từ 200.000 đồng trở lên thì ngoài việc bị phạt tiền, người vi phạm còn bị bấm 01 lỗ trên giấy phép lái xe. Biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe được áp dụng thống nhất cho các hành vi vi phạm mà không có sự phân hóa theo tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi. Nói cách khác, hành vi vi phạm có mức cao nhất của khung tiền phạt là 200.000 đồng hay hành vi vi phạm có mức cao nhất của khung tiền phạt là 10.000.000 đồng thì cũng đều bị bấm 01 lỗ.

Quy định này có sự khác biệt so với biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe bởi trừ điểm giấy phép lái xe sẽ phải căn cứ vào tính chất, mức độ của vi phạm pháp luật. Theo đó, hành vi vi phạm có tính chất, mức độ ít nghiêm trọng thì

12 Trần Văn Luyện, Nguyễn Văn Chính, Trần Sơn, *Trật tự an toàn giao thông đường bộ: thực trạng và giải pháp*, Nxb. Chính trị quốc gia – Sự thật, 2004, tr. 124.

bị trừ ít điểm. Ngược lại, hành vi vi phạm có tính chất, mức độ nghiêm trọng cao hơn thì bị trừ điểm cao hơn, thậm chí là bị trừ hết điểm. Theo khoản 2 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 thì giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm và không bị trừ điểm trong thời hạn 12 tháng từ ngày bị trừ điểm gần nhất thì được phục hồi đủ 12 điểm. Quy định này thể hiện rõ quan điểm thưởng phạt nghiêm minh của nhà làm luật. Sau một khoảng thời gian nhất định, người có giấy phép lái xe không thực hiện những hành vi bị trừ điểm đã cho thấy ý thức chấp hành pháp luật giao thông của họ được cải thiện. Điều này xứng đáng được thưởng điểm và việc cho phục hồi đủ điểm suy cho cùng cũng là một cách thưởng điểm.¹³

Trong khi đó, biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe không cho phép phục hồi bởi lỗi đã bấm trên giấy phép lái xe thì không có cách nào khắc phục. Trường hợp giấy phép lái xe bị bấm lỗi đến lần thứ ba thì hết giá trị sử dụng, người vi phạm phải tham gia sát hạch để cấp lại giấy phép lái xe theo quy định. Thời hạn là sau 12 tháng kể từ ngày bấm lỗi lần thứ ba. Đối với biện pháp “trừ điểm giấy phép lái xe”, chỉ cần sau 06 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe đã được tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để được phục hồi đủ 12 điểm.

3. Biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe và những nội dung pháp lý cần làm rõ

Thứ nhất, tính chất pháp lý và ý nghĩa của việc áp dụng biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe chưa được quy định rõ ràng.

Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 không có bất kỳ điều khoản nào quy định rõ biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính. Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 cũng không quy định về nguyên tắc áp dụng biện pháp này. Điều này chỉ có thể làm rõ thông qua Nghị quyết số 123/NQ-CP của Chính phủ. Theo đó, trước khi Quốc hội ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, trong Nghị quyết số 123/NQ-CP của Chính phủ ngày 31/8/2020 về phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 8 năm 2020, Chính phủ đã thống nhất về điểm của giấy phép lái xe là một biện pháp quản lý hành chính chứ không phải là một hình thức xử phạt vi phạm hành chính. Từ nghị quyết này, trong tờ trình và báo cáo thuyết minh dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Chính phủ vẫn kiên trì với quy định trừ điểm giấy phép lái xe là biện pháp quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe. Dự thảo nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh

13 A. Mehmood, “Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers”, *European Transport Research Review*, Vol. 2(1), 2010, tr. 25-30.

vực giao thông đường bộ cũng đã quy định rõ hơn về vấn đề này. Cụ thể, Điều 6 dự thảo nghị định quy định:

“1. Điểm của Giấy phép lái xe được quy định tại Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và quy định tại Nghị định này

2. Việc trừ điểm Giấy phép lái xe không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính.

3. Hành vi vi phạm đã bị trừ điểm Giấy phép lái xe thì không áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe”.

Xem xét khoản 2 và khoản 3 Điều 6 dự thảo nghị định, chúng ta dễ dàng nhận thấy sự thiếu nhất quán trong tư duy lập pháp. Cụ thể, theo khoản 2 Điều 6 dự thảo nghị định thì việc trừ điểm giấy phép lái xe không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính, vì thế, việc áp dụng biện pháp này sẽ không thể thay thế cho các hình thức xử phạt vi phạm hành chính, trong đó có hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Nguyên tắc này được tuân thủ một cách nhất quán trong các quy định về xử phạt hành vi vi phạm mà có áp dụng biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe. Theo đó, nhiều hành vi vi phạm bên cạnh hình thức xử phạt chính là phạt tiền thì còn bị áp dụng hình thức xử phạt bổ sung, đồng thời bị trừ điểm giấy phép lái xe.

Đơn cử, theo điểm e khoản 4 Điều 7 dự thảo nghị định thì hành vi điều khiển “xe không được quyền ưu tiên lắp đặt thiết bị phát tín hiệu của xe được quyền ưu tiên” sẽ bị phạt tiền từ 2.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng. Ngoài bị phạt tiền, hành vi vi phạm trên còn bị áp dụng hình thức xử phạt bổ sung là “tịch thu thiết bị phát tín hiệu ưu tiên lắp đặt sử dụng trái quy định” (khoản 11 Điều 7) và bị trừ 02 điểm giấy phép lái xe (điểm a khoản 12 Điều 7). Rõ ràng, việc trừ điểm giấy phép lái xe sẽ không loại trừ khả năng áp dụng hình thức xử phạt chính (phạt tiền) và hình thức xử phạt bổ sung (tịch thu tang vật, phương tiện vi phạm hành chính). Tuy nhiên, ngay sau khẳng định này thì khoản 3 Điều 6 Dự thảo nghị định lại quy định: “Hành vi vi phạm đã bị trừ điểm Giấy phép lái xe thì không áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe”. Quy định này có nghĩa việc áp dụng biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe sẽ thay thế cho hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Đây là một điều không thật sự hợp lý, thể hiện sự mâu thuẫn trong các quy định pháp luật, đồng thời lại vô hiệu hóa việc áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe.

Trên thực tế, đối với các vi phạm nào trong dự thảo nghị định quy định trừ điểm giấy phép lái xe thì Chính phủ không thiết kế hình thức xử phạt bổ sung là tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Đơn cử, theo khoản 7, khoản 11 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) thì hành vi của người điều khiển xe ô tô “dùng chân điều khiển vô lăng xe khi xe đang chạy trên đường” sẽ bị phạt tiền từ

10.000.000 đồng đến 12.000.000 đồng, đồng thời người vi phạm còn bị áp dụng hình thức xử phạt bổ sung là tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 02 tháng đến 04 tháng. Trong khi đó, theo dự thảo nghị định thì hành vi này bên cạnh mức phạt tiền giữ nguyên là từ 10.000.000 đồng đến 12.000.000 đồng thì không còn bị áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe (khoản 7 Điều 7). Thay vào đó, người vi phạm sẽ bị trừ 12 điểm trên giấy phép lái xe (khoản 12 Điều 7). Với cách quy định này, vô hình trung, Chính phủ đã đồng nhất biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe với hình thức xử phạt bổ sung tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Trong khi đó, tính chất pháp lý và mục đích áp dụng của hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe với biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe là hoàn toàn khác nhau.

Bên cạnh đó, đối với một số vi phạm thì việc đồng nhất này lại không thể hiện được tính răn đe và phòng ngừa. Điều này tiềm ẩn nguy cơ làm gia tăng các vi phạm nghiêm trọng về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Đơn cử, theo Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) thì hành vi “điều khiển xe ô tô trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam đến 80 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,25 miligam đến 0,4 miligam/1 lít khí thở” bị phạt tiền từ 16.000.000 đồng đến 18.000.000 đồng (điểm c khoản 8 Điều 5) và bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 16 tháng đến 18 tháng (điểm g khoản 11 Điều 5). Trong khi đó, theo dự thảo nghị định, hành vi này bên cạnh việc bị phạt tiền từ 16.000.000 đồng đến 18.000.000 đồng (điểm c khoản 8 Điều 7) thì chỉ bị trừ 10 điểm trên giấy phép lái xe (điểm d khoản 12 Điều 7). Điều này có nghĩa, cho dù hành vi vi phạm rất nghiêm trọng và bị trừ 10 điểm trên giấy phép lái xe thì người vi phạm vẫn được tiếp tục điều khiển xe ô tô. Thiết nghĩ, người điều khiển xe vi phạm nồng độ cồn với mức cao như thế thì việc không tạo cơ hội cho họ được điều khiển xe ô tô thông qua hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe mới thể hiện đầy đủ tính chất răn đe. Tuy nhiên, tính chất răn đe và ý nghĩa phòng ngừa sẽ khó có thể đạt được khi vi phạm này chỉ bị áp dụng biện pháp trừ 10 điểm trên giấy phép lái xe.

Tương tự trừ điểm giấy phép lái xe, biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe cũng được ghi nhận là biện pháp quản lý có tính chất răn đe người lái xe vi phạm giao thông. Nói cách khác, biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính. Do đó, biện pháp này có thể được áp dụng đồng thời với hình thức xử phạt, trong đó có hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Đơn cử, theo khoản 8, khoản 10 Điều 9 Nghị định số 15/2003/NĐ-CP thì hành vi “điều khiển xe ô tô lạng lách, đánh võng hoặc đua nhau trên đường bộ trong hoặc ngoài đô thị” sẽ bị phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000

đồng. Ngoài ra, người thực hiện hành vi này còn bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe 180 ngày và bị đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe. Hành vi vi phạm này vừa bị áp dụng hình thức xử phạt chính (phạt tiền), vừa bị áp dụng hình thức xử phạt bổ sung (tước quyền sử dụng giấy phép lái xe), đồng thời lại bị đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe. Rõ ràng, việc áp dụng biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe không thay thế cho hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Cách quy định này trong Nghị định số 15/2003/NĐ-CP là hợp lý bởi như đã trình bày, biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe và hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe có mục đích áp dụng khác nhau. Đáng tiếc là dự thảo nghị định không thể hiện được sự khác biệt này.

Một điều cần lưu ý là đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe lại thể hiện rõ nét tính chất cảnh báo hơn so với cách quy định trong dự thảo nghị định về biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe. Nghiên cứu các văn bản pháp luật quy định về biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe, có thể thấy, nhà làm luật không quy định bất cứ hành vi, nhóm hành vi hay trường hợp vi phạm nào mà người có thẩm quyền bấm liền một lúc 03 lỗ trên giấy phép lái xe để dẫn đến vô hiệu hóa giấy phép lái xe. Thông tư liên tịch số 03/2003/TTLT-BCA-BGTVT đã đưa ra nguyên tắc đánh dấu vi phạm trên giấy phép lái xe thể hiện rõ nét tính chất cảnh báo: “Mỗi hành vi vi phạm pháp luật giao thông đường bộ bị bấm một lỗ trên giấy phép lái xe; trường hợp cùng một lúc vi phạm từ hai hành vi vi phạm trở lên và theo quy định của pháp luật, các hành vi đó đều bị bấm lỗ thì cũng chỉ bấm một lỗ trên giấy phép lái xe”. Như vậy, trường hợp một người cùng lúc thực hiện ba (03) hành vi vi phạm mà hành vi nào cũng bị bấm lỗ trên giấy phép lái xe thì cũng chỉ bị bấm 01 lỗ thay vì bị bấm 03 lỗ. Quy định này được giải thích là cho dù thực hiện nhiều vi phạm thì người vi phạm vẫn cần phải có hờn chuông cảnh báo từ phía Nhà nước. Việc đột ngột bấm 03 lỗ trên giấy phép lái xe để vô hiệu hóa giấy phép lái xe của người vi phạm sẽ làm cho họ không có cơ hội sửa sai. Điều này cũng không tạo điều kiện cho sự chuyển biến tích cực trong ý thức chấp hành pháp luật giao thông của người vi phạm.

Tóm lại, biện pháp đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe luôn thể hiện sự nhắc nhở, cảnh báo sau mỗi lần vi phạm. Ngược lại, biện pháp trừ điểm trên giấy phép lái xe đã không thể hiện được điều này. Trong dự thảo nghị định có tới 28 hành vi, nhóm hành vi bị trừ hết 12 điểm (điều khiển xe trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililit máu hoặc vượt quá 0,4 miligam/1 lít khí thở; điều khiển xe trên đường mà trong cơ thể có chất ma túy; đua xe trái phép, lạng lách, đánh võng, chạy quá tốc độ trên 35km/h...). Khi bị trừ hết 12 điểm thì người

vi phạm sẽ không được điều khiển xe. Rõ ràng, cách quy định này không mang ý nghĩa cảnh báo vì không cho người vi phạm cơ hội sửa sai. Với tư duy đầy, nhà làm luật đã thiết kế biện pháp trừ điểm mang “bóng dáng” của hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe.

Thứ hai, thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe trong dự thảo nghị định chưa có sự thống nhất với quy định trong Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024.

Là một biện pháp quản lý việc chấp hành pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ của người lái xe, trừ điểm giấy phép lái xe được áp dụng sau khi người có thẩm quyền ban hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính. Để thuận tiện cho hoạt động quản lý công tác thi hành pháp luật về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 giao cho người xử phạt vi phạm đồng thời cũng là người tiến hành trừ điểm giấy phép lái xe. Cụ thể, khoản 5 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 đã quy định: “Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe”.

Với quy định này, có thể hiểu, những chủ thể có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ đều có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe. Tuy nhiên, dự thảo nghị định đã không tuân thủ theo nguyên tắc nêu trên và làm hẹp đi phạm vi thẩm quyền áp dụng biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe. Theo dự thảo nghị định, Trưởng Công an cấp xã, Trưởng đồn Công an, Trạm trưởng Công an cửa khẩu, khu chế xuất, Tiểu đoàn trưởng Tiểu đoàn Cảnh sát cơ động tuy có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trật tự, an toàn giao thông đường bộ nhưng không có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe. Thậm chí, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã có thẩm quyền phạt tiền đến 5.000.000 đồng đối với hành vi vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ nhưng cũng không có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe. Như vậy, trình tự thực hiện là sau khi xử phạt một vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã phải làm văn bản gửi cho Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp huyện, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh hoặc các chức danh công an nhân dân từ trưởng công an cấp huyện trở lên để những chủ thể này tiến hành trừ điểm giấy phép lái xe. Sau khi trừ điểm giấy phép lái xe thì những chủ thể có thẩm quyền lại phải gửi văn bản thông báo cho Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã. Các quy trình này cho dù được thực hiện bằng phương thức điện tử thì vẫn quá rườm rà và không khoa học trong bối cảnh cải cách thủ tục hành chính.

Thứ ba, quy định về tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để phục hồi đủ 12 điểm chưa cụ thể.

Theo khoản 3 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 thì sau thời hạn ít nhất là 06 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe được tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Việc tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ được thực hiện theo quy định tại khoản 7 Điều 61 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 và do lực lượng Cảnh sát giao thông tổ chức. Như vậy, khoản 3 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 không quy định trực tiếp vấn đề tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ mà viện dẫn sang khoản 7 Điều 61 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024. Thế nhưng, khi nghiên cứu khoản 7 Điều 61 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 thì nội dung quy định này cũng không cụ thể, không rõ ràng. Khoản 7 Điều 61 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 chỉ đề cập thẩm quyền của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an trong việc quy định vấn đề sát hạch để cấp giấy phép lái xe. Cụ thể, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sẽ quy định hình thức, nội dung, quy trình sát hạch để cấp giấy phép lái xe. Đối với sát hạch lái xe cho lực lượng quân đội, công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh thì sẽ do Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ trưởng Bộ Công an quy định. Như vậy, liệu có thể cho rằng “kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ” theo khoản 3 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 chính là “sát hạch để cấp giấy phép lái xe” được quy định tại khoản 7 Điều 61 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 hay không?

Nếu hai nội dung này là khác nhau thì sự viện dẫn từ khoản 3 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 sang khoản 7 Điều 61 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 là không chính xác. Ngược lại, nếu hai nội dung này là giống nhau thì cũng có điều chưa thỏa đáng bởi tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ sẽ do lực lượng Cảnh sát giao thông tổ chức và đương nhiên phải do Bộ trưởng Bộ Công an quy định. Trong khi đó, Bộ trưởng Bộ Công an chỉ được quy định việc sát hạch lái xe cho lực lượng công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh. Nói cách khác, Bộ trưởng Bộ Công an sẽ không thể quy định về vấn đề “kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ” hay “sát hạch để cấp giấy phép lái xe” cho các đối tượng khác mà không phải là lực lượng công an làm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh. Mặc dù khoản 6 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 đã chính thức giao cho Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết vấn đề tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ nhưng câu hỏi trên vẫn cần phải trả lời thấu đáo.

4. Kiến nghị hoàn thiện pháp luật

Trên thế giới, có hai cách để áp dụng điểm phạt giấy phép lái xe. Một là, trừ điểm từ số điểm ban đầu được cấp cùng với giấy phép lái xe (Anh, Ý, Trung Quốc...). Hai là, tích lũy (cộng) điểm phạt cho các hành vi vi phạm đã thực hiện, cho đến khi đạt đến ngưỡng nhất định để thu hồi giấy phép lái xe (Australia, Hà Lan, Đan Mạch...).¹⁴ Cách thực hiện này gọi “hệ thống điểm phạt” (*demerit points system*, DPS). Hiện nay, hệ thống điểm phạt được áp dụng tại 24 quốc gia châu Âu và 44 quốc gia trên toàn thế giới.¹⁵ Hệ thống điểm phạt đã được áp dụng thành công ở nhiều quốc gia, chứng minh được tính hiệu quả trong kiểm soát và giảm thiểu vi phạm giao thông đường bộ. Do đó, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 quy định về vấn đề trừ điểm giấy phép lái xe là rất cần thiết và hợp lý. Vấn đề trừ điểm giấy phép lái xe tuy là mới nhưng không hoàn toàn gây bất ngờ bởi hơn hai thập kỷ trước quy định về “đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe” – một biện pháp có tính chất tương tự như trừ điểm giấy phép lái xe đã được áp dụng tại Việt Nam.¹⁶ Tuy nhiên, để việc triển khai thi hành biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe một cách đồng bộ, thống nhất và hiệu quả thì trước hết cần phải hoàn thiện các quy định pháp luật. Cụ thể:

Một là, cần minh định tính chất pháp lý và mục đích của hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe và biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe. Theo đó, không thể dùng biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe để thay thế cho việc áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Bản thân Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 cũng không có bất kỳ quy định nào cho phép áp dụng biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe để vô hiệu hóa hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Kinh nghiệm của Australia cho thấy tất cả tiểu bang của quốc gia này đều quy định việc tước quyền sử dụng giấy phép lái xe ngay lập tức, thay vì trừ điểm, trong một số trường hợp đặc biệt (như lái xe quá tốc độ trên 40 km/h, lái xe khi uống rượu bia, sử dụng chất cấm).¹⁷ Vì lẽ đó, Chính phủ có thể quy định việc áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe đối với các vi

14 Jose I. Castillo-Manzano, M. Castro-Nuño, D. J. Pedregal, “An economic analysis of the effects of the penalty points system driver’s license in Spain”, *Accident Analysis and Prevention*, No. 42, 2010, tr. 1310 – 1319.

15 Victoria Gitelman, Etti Doveh, Anna Korchatov, Wafa Elias, Shalom Hakkert, “Evaluating the impacts of the demerit points system on traffic law violations and driver involvement in road accidents in Israel”, *European Transport Research Review*, Vol. 15(39), 2023.

16 Đan Mạch có hệ thống điểm phạt để phạt người lái xe gọi là “*klippekort*”. Trong đó, thuật ngữ “*klip*” được hiểu là “cắt, đập, đục lỗ”. Biện pháp “*klippekort*” được hiểu là vé thẻ bị đục lỗ, được áp dụng đối với một số hành vi vi phạm giao thông đường bộ nhất định. Như vậy, biện pháp “*đánh dấu số lần vi phạm trên giấy phép lái xe*”, tức bấm lỗ giấy phép lái xe cũng có tính chất tương tự như trừ điểm giấy phép lái xe.

17 Jose I. Castillo-Manzano, M. Castro-Nuño, “Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis”, *Transport Policy*, Vol. 21(1), 2012, tr. 191 – 201.

phạm giao thông đường bộ nghiêm trọng có nguy cơ gây tai nạn giao thông, ảnh hưởng đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của con người. Việc áp dụng biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe với mức điểm tối đa (12 điểm) là không cần thiết vì trong trường hợp này, người vi phạm đã không được quyền điều khiển xe do bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Để trừ điểm giấy phép lái xe thể hiện đúng ý nghĩa là biện pháp có tính cảnh báo người vi phạm thì Chính phủ chỉ nên quy định điểm trừ tối thiểu là 2 điểm và tối đa là 10 điểm. Với 12 điểm có trên giấy phép lái xe, cho dù bị trừ cao nhất thì cũng chỉ bị trừ 10 điểm. Như vậy, sau thời gian bị áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe, người vi phạm vẫn có thể điều khiển phương tiện tham gia giao thông, nhưng với số điểm ít ỏi còn lại trên giấy phép lái xe, họ sẽ phải cẩn trọng hơn, suy xét kỹ lưỡng hơn với hành vi của mình. Cơ chế này giúp tăng cường ý thức tự giác tuân thủ pháp luật giao thông, từ đó tăng cường trật tự, an toàn giao thông và giảm thiểu tai nạn.¹⁸

Hiện nay, theo Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) thì thời hạn tước quyền sử dụng giấy phép lái xe của người điều khiển phương tiện giao thông vi phạm pháp luật giao thông đường bộ có thể phân chia thành các khoảng thời gian sau: bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe với thời hạn từ 01 tháng đến 03 tháng; bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe với thời hạn từ 02 tháng đến 04 tháng; bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe với thời hạn từ 03 tháng đến 05 tháng; bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe với thời hạn từ 05 tháng đến 07 tháng; bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe với thời hạn từ 10 tháng đến 12 tháng; bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe với thời hạn từ 16 tháng đến 18 tháng; bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe với thời hạn từ 22 tháng đến 24 tháng. Theo chúng tôi, trong trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông vi phạm và bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe trên 12 tháng thì không cần phải áp dụng đồng thời biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe. Với thời gian tước quyền sử dụng giấy phép lái xe dài như vậy, người vi phạm đã có đủ khoảng thời gian cần thiết để xem xét, điều chỉnh hành vi của mình liên quan đến việc sử dụng giấy phép lái xe.

Để làm rõ luận điểm trên, có thể đưa ra ví dụ sau: A và B đều có 12 điểm trên giấy phép lái xe. Ngày 15/1/2025, A vi phạm hành vi sử dụng điện thoại di động khi lái xe, bị tước quyền sử dụng giấy phép từ 1 đến 3 tháng. B vi phạm lái xe khi có nồng độ cồn trong máu vượt ngưỡng cho phép, bị tước quyền sử dụng giấy phép từ 16 đến 18 tháng. Ngày 1/2/2025, cơ quan có thẩm quyền ra quyết định xử phạt, A bị tước giấy phép 2 tháng, B bị tước 17 tháng. Theo dự thảo nghị định, A bị trừ 2 điểm, B bị trừ 10 điểm trên giấy phép.

18 M. E. Gras, S. Font – Mayolas, M. Planes, & M. J. M. Sullman, “The impact of penalty point system on the behavior of young drivers and passengers in Spain”, *Safety Science*, Vol. 70, 2014, tr. 270 – 275.

Với A, thời gian bị tước giấy phép từ 1/2/2025 đến 1/4/2025. Sau đó, từ ngày 2/4/2025, A có thể lái xe với 10 điểm còn lại. Trong 12 tháng, từ ngày bị trừ điểm gần nhất (1/2/2025), A phải cẩn trọng tránh bị trừ hết điểm. Sau 12 tháng, A sẽ được khôi phục đủ 12 điểm. Biện pháp trừ điểm giúp cảnh báo và phòng ngừa vi phạm tiếp theo.

Đối với B, thời gian bị tước giấy phép kéo dài 17 tháng, từ 1/2/2025 đến sau ngày 1/7/2026. Trong thời gian này, B không thể lái xe, nên không có khả năng vi phạm để bị trừ thêm điểm. Sau 12 tháng, B sẽ được khôi phục đủ 12 điểm, nhưng đến ngày 2/2/2026, B vẫn chưa được lái xe vì thời hạn tước giấy phép kéo dài đến sau ngày 1/7/2026. Do đó, việc trừ điểm trong trường hợp bị tước quyền sử dụng giấy phép trên 12 tháng là không cần thiết.

Qua những gì đã phân tích, thiết nghĩ, dự thảo nghị định cần điều chỉnh Điều 6 như sau:

“1. Điểm của Giấy phép lái xe được quy định tại Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ và quy định tại Nghị định này

2. Việc trừ điểm Giấy phép lái xe không phải là hình thức xử phạt vi phạm hành chính và không áp dụng để thay thế hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe.

3. Hành vi vi phạm mà pháp luật có quy định mức tối đa của thời hạn tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 12 tháng trở lên thì không áp dụng trừ điểm Giấy phép lái xe”.

Bên cạnh đó, để phát huy ý nghĩa cảnh báo của biện pháp trừ điểm Giấy phép lái xe, Ban soạn thảo chỉ nên quy định mức điểm trừ tối đa là 10 điểm. Điều này có nghĩa sẽ không có hành vi nào bị trừ ngay lập tức 12 điểm để dẫn đến tình trạng người vi phạm không được điều khiển phương tiện giao thông. Đồng thời, Ban soạn thảo cũng cần quy định hình thức xử phạt tước quyền sử dụng giấy phép lái xe đối với các vi phạm cụ thể. Tất nhiên, khung thời hạn tước quyền sử dụng giấy phép lái xe sẽ được quy định theo tính chất, mức độ của hành vi vi phạm để bảo đảm tính răn đe. Hiện nay, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP) đã có cách quy định khá khoa học về thời hạn tước quyền sử dụng giấy phép lái xe. Do đó, việc kế thừa sự hợp lý này để hoàn thiện dự thảo nghị định là điều không quá khó khăn.

Hai là, theo dự thảo nghị định người điều khiển xe mô tô mà thực hiện hành vi “chở theo từ 03 người trở lên trên xe” sẽ bị phạt tiền từ 400.000 đồng đến 600.000 đồng và bị trừ 02 điểm trên giấy phép lái xe. Khi phát hiện vi phạm này, Tiểu đoàn trưởng Tiểu đoàn Cảnh sát cơ động có thẩm quyền xử phạt nhưng không được trừ điểm giấy phép lái xe. Do đó, khi ban hành quyết định xử phạt, Tiểu đoàn trưởng Tiểu đoàn Cảnh sát cơ động phải gửi quyết định xử phạt cho người có thẩm quyền để người này trừ điểm giấy phép lái

xe. Điều này không tạo ra sự thuận lợi và cũng không phù hợp với nguyên tắc nhanh chóng, kịp thời là “việc trừ điểm giấy phép lái xe đối với người vi phạm sẽ được tự động cập nhật vào hệ thống cơ sở dữ liệu ngay sau khi quyết định xử phạt có hiệu lực thi hành để quản lý” được quy định tại điểm a khoản 2 Điều 48 dự thảo nghị định.

Tương tự, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã cũng có thẩm quyền xử phạt đối với nhiều vi phạm. Tuy nhiên, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã không được quyền áp dụng biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe. Điều này có thể kéo dài thủ tục xử phạt và cũng không phù hợp với quy định về phân định thẩm quyền xử phạt “Chủ tịch Ủy ban nhân dân các cấp có thẩm quyền xử phạt, trừ điểm giấy phép lái xe đối với các hành vi vi phạm quy định tại Nghị định này trong phạm vi quản lý của địa phương mình” quy định tại khoản 1 Điều 40 dự thảo nghị định.

Khoản 1 Điều 5 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) đã đưa ra nguyên tắc bảo đảm tính hợp hiến, tính hợp pháp và tính thống nhất của văn bản quy phạm pháp luật trong hệ thống pháp luật. Khoản 5 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 đã quy định: “Người có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính có thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe” thì dự thảo nghị định cần phải quy định thẩm quyền trừ điểm giấy phép lái xe cho tất cả các chức danh có thẩm quyền xử phạt đối với vi phạm hành chính bị áp dụng biện pháp trừ điểm giấy phép lái xe.

Ba là, theo khoản 6 Điều 58 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 thì Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết vấn đề tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ để được phục hồi đủ 12 điểm. Về nguyên tắc, một cơ quan hành chính đã được trao quyền ban hành văn bản quy định chi tiết thì buộc phải sử dụng quyền đó. Việc không sử dụng sẽ là bất hợp pháp và cấu thành lỗi mà cơ quan đó phải chịu trách nhiệm. Quy định này đòi hỏi Bộ trưởng Bộ Công an bắt buộc phải ban hành văn bản để quy định chi tiết vấn đề tham gia kiểm tra nội dung kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ đã được Quốc hội giao. Việc soạn thảo một văn bản quy định chi tiết dĩ nhiên không phải bao giờ cũng diễn ra ngay, nhưng nó phải được tiến hành trong một “thời hạn pháp lý”.¹⁹ “Thời hạn pháp lý” để soạn dự thảo văn bản quy định chi tiết này phải được thực hiện nhanh chóng, kịp thời để khi có hiệu lực thì đáp ứng được nguyên tắc có hiệu lực cùng thời điểm với Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024 (ngày 01/01/2025). Bên cạnh đó, để bảo đảm tính rõ ràng, minh bạch trong ban hành văn bản quy phạm pháp luật thì Bộ trưởng Bộ Công an cần phải quy định cụ thể về

19 Jean - Michel De Forges, *Droit administratif*, Presses Universitaires de France - PUF, 1993, tr. 44 - 46.

nội dung, phương pháp, thời gian, kết cấu bài kiểm tra, công nhận kết quả cũng như thủ tục đăng ký và kiểm tra kiến thức pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường bộ. ●

Tài liệu tham khảo

- [1] S. Akhtar, A. H. Ziyab, “Impact of the penalty points system on severe road traffic injuries in Kuwait”, *Traffic Injury Prevention*, Vol. 14, 2013
- [2] Aparicio-Izquierdo, F., Arenas-Ramirez, B., Mira-McWilliams, J. M., Paez-ayuso, J., “The endurance of the effects of the penalty point system in Spain three years after. Main influencing factors”, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 43, 2011.
- [3] Jose I. Castillo-Manzano, M. Castro-Nuño, D. J. Pedregal, “An economic analysis of the effects of the penalty points system driver’s license in Spain”, *Accident Analysis and Prevention*, No. 42, 2010
- [4] Jose I. Castillo-Manzano, M. Castro-Nuño, “Driving licenses based on points systems: Efficient road safety strategy or latest fashion in global transport policy? A worldwide meta-analysis”, *Transport Policy*, Vol. 21(1), 2012
- [5] Chính phủ, “Dự thảo Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi điểm Giấy phép lái xe”, *Cổng Thông tin điện tử Chính phủ*, 2024 [trans: Government, “Draft Decree regulating administrative sanctions for violations of traffic order and safety in the field of road traffic; deduction of points, restoration of points on driving licenses”, *Government Electronic Information Portal*, 2024]
- [6] Chính phủ, “Đề xuất 28 hành vi, nhóm hành vi bị trừ hết điểm của Giấy phép lái xe”, *Cổng Thông tin điện tử Chính phủ*, 2024 [trans: Government, “Proposal for 28 behaviors and groups of behaviors that will result in all points being deducted from the Driver’s License”, *Government Electronic Information Portal*, 2024]
- [7] Victoria Gitelman, Etti Doveh, Anna Korchatov, Wafa Elias, Shalom Hakkert, “Evaluating the impacts of the demerit points system on traffic law violations and driver involvement in road accidents in Israel”, *European Transport Research Review*, Vol. 15, No. 39, 2023
- [8] M. E. Gras, S. Font – Mayolas, M. Planes, & M. J. M. Sullman, “The impact of penalty point system on the behavior of young drivers and passengers in Spain”, *Safety Science*, Vol. 70, 2014
- [9] Nguyễn Nhật Khanh, “Kiểm soát quyền tùy nghi trong việc xây dựng và áp dụng các tình tiết giảm nhẹ, tăng nặng trách nhiệm hành chính”, *Tạp chí Khoa học pháp lý*, số 4, 2021 [trans: Nguyen Nhat Khanh, “Controlling discretion in the construction and application of mitigating and aggravating circumstances of administrative responsibility”, *Journal of Legal Sciences*, No. 4, 2021]
- [10] Jean-François Lachau, *Droit administratif*, Presses Universitaires de France – PUF, 1993
- [11] Hoàng Cao Liêm, “Kinh nghiệm huy động vốn xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ”, *Tạp chí tài chính*, số 11, 2016 [trans: Hoang Cao Liem, “Experience in mobilizing capital for road infrastructure construction”, *Finance Magazine*, No. 11, 2016]
- [12] Trần Văn Luyện, Nguyễn Văn Chính, Trần Sơn, *Trật tự an toàn giao thông đường bộ: thực trạng và giải pháp*, Nxb. Chính trị quốc gia – Sự thật, 2004 [trans: Tran Van Luyen, Nguyen Van Chinh, Tran Son, *Road traffic safety and order: current situation and solutions*, National Political Publishing House, 2004]
- [13] A. Mehmood, “Evaluating impact of demerit points system on speeding behavior of drivers”, *European Transport Research Review*, Vol. 2(1), 2010
- [14] Cao Vũ Minh, “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*, số 4, 2013 [trans: Cao Vu Minh, “Some brief comments on legal regulations on administrative sanctions for violations in the field of road traffic”, *Journal of Legal Science*, Vol. 4, 2013]
- [15] Maria De Paola – Vincenzo Scoppa – Mariatiziana Falcone, “The deterrent effects of the penalty points system for driving offences: a regression discontinuity approach”, *Empirical Economics*, Vol. 45, 2013
- [16] QĐND, “Lời Bác dạy ngày này năm xưa Giao thông vận tải là mạch máu của tổ chức”, *Báo Quân đội nhân dân*, 2018 [trans: QĐND, “Uncle Ho’s teachings on this day in history: Transportation is the lifeblood of the organization”, *People’s Army Newspaper*, 2018]