

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI
KHOA LUẬT

NGUYỄN THỊ THÚY NA

CÁC TỘI VI PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
THEO LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM
(TRÊN CƠ SỞ SỐ LIỆU THỰC TIỄN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG NGÃI)

LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2015

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI
KHOA LUẬT

NGUYỄN THỊ THÚY NA

**CÁC TỘI VI PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
THEO LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM
(TRÊN CƠ SỞ SỐ LIỆU THỰC TIỄN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG NGÃI)**

Chuyên ngành: Luật hình sự và tố tụng hình sự
Mã số: 60 38 01 04

LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

Cán bộ hướng dẫn khoa học: PGS.TS Trịnh Quốc Toàn

HÀ NỘI - 2015

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan Luận văn là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các kết quả nêu trong Luận văn chưa được công bố trong bất kỳ công trình nào khác. Các số liệu, ví dụ và trích dẫn trong Luận văn đảm bảo tính chính xác, tin cậy và trung thực. Tôi đã hoàn thành tất cả các môn học và đã thanh toán tất cả các nghĩa vụ tài chính theo quy định của Khoa Luật Đại học Quốc gia Hà Nội.

Tôi xin chân thành cảm ơn!

NGƯỜI CAM ĐOAN

Nguyễn Thị Thúy Na

MỤC LỤC

MỤC LỤC	4
DANH SÁCH TỪ VIẾT TẮT	6
MỞ ĐẦU	6
Chương 1. MỘT SỐ VẤN ĐỀ CHUNG VỀ CÁC TỘI VI PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THEO LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM.....	7
1.1. Khái niệm và đặc điểm của các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ theo Luật hình sự Việt Nam.....	7
1.2. Sự cần thiết quy định các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong Luật hình sự Việt Nam.....	13
1.3. Khái quát lịch sử Luật hình sự Việt Nam quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ	18
Chương 2. QUY ĐỊNH VỀ CÁC TỘI VI PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRONG BỘ LUẬT HÌNH SỰ 1999 VÀ THỰC TIỄN XÉT XỬ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG NGÃI	24
2.1. Quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS năm 1999	24
2.2. Thực tiễn xét xử các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi từ năm 2011 đến 2015	46
2.3. Những tồn tại, hạn chế và thiếu sót trong xét xử các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi và những nguyên nhân của tồn tại, thiếu sót đó.....	52
Chương 3. MỘT SỐ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY ĐỊNH VỀ CÁC TỘI VI PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRONG BỘ LUẬT HÌNH SỰ NĂM 1999 VÀ NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG XÉT XỬ CÁC TỘI PHẠM NÀY	68
3.1. Sự cần thiết hoàn thiện quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS năm 1999 và nâng cao chất lượng xét xử các tội phạm này	68

3.2. Một số giải pháp hoàn thiện quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS năm 1999	72
3.3. Một số giải pháp nâng cao chất lượng xét xử các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ	78
KẾT LUẬN	82
TÀI LIỆU THAM KHẢO	84

DANH SÁCH TỪ VIẾT TẮT

Bộ luật Hình sự	BLHS
Trách nhiệm hình sự	TNHS
Hình sự sơ thẩm	HSST
Hình sự phúc thẩm	HSPT
Thông tư liên tịch	TTLT
Bộ Công an	BCA
Bộ Tư pháp	BTP
Viện Kiểm sát nhân dân tối cao	VKSNDTC
Tòa án nhân dân tối cao	TANDTC
Biên kiểm soát	BKS

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của Đề tài

Việt Nam đang trong quá trình hội nhập quốc tế sâu rộng, đẩy mạnh mục tiêu phát triển kinh tế; dân số và phương tiện giao thông ngày càng gia tăng, kéo theo một thực trạng đáng báo động đó là tai nạn giao thông, mà chủ yếu là tai nạn giao thông đường bộ gây thiệt hại to lớn về tính mạng, sức khỏe và tài sản. Theo số liệu thống kê của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, trong năm 2014 toàn quốc xảy ra 25.322 vụ, làm chết 8.996 người, bị thương 24.417 người. Trong đó, tai nạn giao thông từ ít nghiêm trọng trở lên xảy ra 10.601 vụ, làm chết 8.996 người, bị thương 6.265 người. Trong 12 tháng của năm 2014, số lượng phương tiện đăng ký mới là 199.396 xe ô tô và 2.597.301 xe mô tô.

Thực tế cho thấy, trong nhóm các hành vi vi phạm về trật tự, an toàn giao thông thì phần lớn là hành vi vi phạm về an toàn giao thông đường bộ. Các vụ án hình sự liên quan chủ yếu là hành vi vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Trong hai năm gần đây, công cuộc đấu tranh nhằm ngăn chặn hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đang được đẩy lên đỉnh điểm với nhiều biện pháp khác nhau, trong đó có biện pháp mạnh nhất là truy cứu trách nhiệm hình sự. Việt Nam là một trong những quốc gia đang hành động rất quyết liệt trong việc bảo đảm an toàn giao thông. Minh chứng rõ nét nhất khẳng định sự chú trọng của Đảng và Nhà nước Việt Nam trong vấn đề này là i) Về đường lối lãnh đạo: Ban Bí thư Trung ương Đảng đã ban hành Chỉ thị số 22-CT/TW ngày 22 tháng 4 năm 2003 "Về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông" ii) Về lĩnh vực hành chính, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 32/2007/NQ-CP ngày 29 tháng 6 năm 2007 "Về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông" đồng thời ban hành nghị định quy định xử phạt nghiêm đối với hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông; thành lập Ủy ban an toàn giao thông quốc gia với chức năng tổ

chức phối hợp liên ngành, giúp Thủ tướng Chính phủ nghiên cứu, chỉ đạo, phối hợp các Bộ, ngành và các địa phương thực hiện chương trình quốc gia về an toàn giao thông và các giải pháp liên ngành nhằm bảo đảm trật tự an toàn giao thông trong phạm vi cả nước. iii) Về lĩnh vực pháp luật hình sự và thực tiễn xét xử, các cơ quan xét xử đã lượng hình nghiêm khắc hơn; các Toà án tổ chức hội thảo khoa học về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông; các Bộ đã ban hành thông tư liên ngành như Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT/BCA-BQP-BTP-VKSNDTC-TANDTC, ngày 28/8/2013 hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của BLHS về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông.

Ở địa phương, các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương đều quyết tâm đẩy lùi và ngăn chặn tình trạng tai nạn giao thông đường bộ. Quảng Ngãi là một trong những địa phương, mà sự phối hợp chặt chẽ giữa các ngành như Công an, Giao thông, Toà án, đặc biệt là chính sách hình sự được triển khai thực hiện khá quyết liệt, thế nhưng kết quả đạt được vẫn chưa cao, thực tiễn điều tra, truy tố, xét xử đối với người có hành vi phạm tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ ở Quảng Ngãi vẫn còn không ít sai sót, dẫn đến hiệu quả điều chỉnh của pháp luật chưa cao. Với nhận thức rằng, việc nghiên cứu các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ theo Luật hình sự Việt Nam một cách có hệ thống về lý luận và qua thực tiễn xét xử các tội này tại Quảng Ngãi để phân tích một cách sâu sắc những bất cập trong lĩnh vực lập pháp hình sự và áp dụng pháp luật hình sự thông qua thực tiễn xét xử tại Quảng Ngãi từ đó đề ra những giải pháp, kiến nghị về hoàn thiện về mặt lập pháp mang ý nghĩa quan trọng về lý luận và về thực tiễn sẽ góp phần đấu tranh, phòng chống tội phạm về an toàn giao thông đường bộ và nâng cao chất lượng xét xử các tội này tại Quảng Ngãi. Bởi vậy, tác giả quyết định lựa chọn đề tài: ***"Các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ theo Luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở số liệu thực tiễn địa bàn tỉnh Quảng Ngãi)"*** làm luận văn cao học luật của mình.

2. Tình hình nghiên cứu

Đến nay, đã có nhiều công trình nghiên cứu về các nội dung của Bộ luật hình sự (BLHS) nói chung và các tội vi phạm các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ nói riêng. Có thể kể đến một số công trình nghiên cứu tiêu biểu như sau:

Thứ nhất, về các công trình là luận án, luận văn luật học, bao gồm:

Bùi Kiến Quốc (2001), *Các biện pháp đấu tranh phòng , chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở Thủ đô Hà Nội*, Luận án tiến sĩ luật học ; Nguyễn Đắc Dũng (2011), *Tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở thực tiễn xét xử tại địa bàn tỉnh Bắc Ninh)*, Luận văn thạc sĩ luật học ; Bùi Quang Trung (2010), *Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo luật hình sự Việt Nam*, Luận văn Thạc sĩ luật học; Trần Văn Thảo (2013), *Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo luật hình sự Việt Nam*, Luận văn Thạc sĩ luật học;

Thứ hai, các giáo trình, sách chuyên khảo, tạp chí bao gồm:

Đình Văn Quế (2005), *Bình luận khoa học chuyên sâu Bộ luật hình sự - Phần các tội phạm, Tập VI - Các tội xâm phạm an toàn công cộng , trật tự công cộng* , Nxb Thành phố Hồ Chí Minh ; GS. TSKH. Lê Cẩm chủ biên (2001), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam (Phần các tội phạm)*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội , (tái bản năm 2007); GS. TS. Võ Khánh Vinh chủ biên (2001), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam (Phần các tội phạm)*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội; GS. TS. Nguyễn Ngọc Hòa chủ biên (2010), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam (Tập II)*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội; TS. Đỗ Đức Hồng Hà, TS. Trịnh Tiến Việt và tập thể các tác giả (2010), *Tìm hiểu BLHS nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và những văn bản hướng dẫn thi hành*, Nxb Lao động; TS. Phạm Văn Beo (2010), *Luật hình sự Việt Nam –*

Quyển 2 – Phần các tội phạm, Nxb Chính trị Quốc gia; Lê Văn Luật (2005), “Xác định lỗi trong các vụ án tai nạn giao thông”, *Tạp chí Tòa án nhân dân*, (6); Huỳnh Quốc Hùng (2007), “Một số vấn đề về định tội và định khung tăng nặng trong các vụ án vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”, *Tạp chí Tòa án nhân dân*, (9).

Qua nghiên cứu các công trình trên cho thấy , có một số công trình nghiên cứu chuyên sâu với phạm vi rộng về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ theo luật hình sự Việt Nam; một số công trình nghiên cứu liên quan.

Tuy nhiên, chưa có công trình nào nghiên cứu, phân tích sâu về thực tiễn xét xử và khảo cứu số liệu tại Quảng Ngãi, để từ đó đề ra những phương hướng, kiến nghị lập pháp, hành pháp về vấn đề này trên phương diện tổng thể cho phù hợp với đặc điểm, điều kiện của Việt Nam và góp phần đấu tranh phòng chống tội phạm, nâng cao chất lượng xét xử về nhóm tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ tại Quảng Ngãi.

3. Mục đích, nhiệm vụ, phạm vi nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu của đề tài nhằm làm rõ những vấn đề lý luận về “các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ”; Làm rõ thực trạng xét xử, áp dụng trách nhiệm hình sự (TNHS) đối với các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi; Làm rõ những hạn chế, bất cập và nguyên nhân của chúng trong các quy định của BLHS năm 1999 để làm cơ sở đề xuất một số giải pháp và kiến nghị hoàn thiện pháp luật hình sự Việt Nam, góp phần nâng cao hiệu quả công tác đấu tranh phòng ngừa và chống tội phạm.

Luận văn giới hạn phạm vi nghiên cứu: Các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ theo Luật Hình sự Việt Nam hiện hành - trên cơ sở khảo cứu số liệu và thực tiễn xét xử tại tỉnh Quảng Ngãi.

4. Phương pháp nghiên cứu

Các phương pháp nghiên cứu của Luận văn được xây dựng trên cơ sở phương pháp luận của chủ nghĩa duy vật biện chứng, chủ nghĩa duy vật lịch sử, và đường lối, chính sách của Đảng Cộng sản Việt Nam.

Các phương pháp mà luận văn sử dụng bao gồm: phương pháp phân tích quy phạm, phân tích vụ việc, và phân tích lịch sử; phương pháp tổng hợp, thông kê, tập hợp các thông tin, số liệu và vụ việc; phương pháp điển hình hoá, mô hình hóa các quan hệ xã hội; phương pháp hệ thống hóa các quy phạm pháp luật; phương pháp so sánh pháp luật; và phương pháp đánh giá thực trạng pháp luật.

Với phương pháp phân tích quy phạm, luận văn đã phân tích quy định của pháp luật hiện hành về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ qua đó chỉ ra các khiếm khuyết, bất cập về pháp luật.

Khi phân tích vụ việc, bình luận các bản án, quyết định của Toà án, luận văn chỉ ra khiếm khuyết trong thực tiễn áp dụng pháp luật.

Phương pháp tổng hợp được sử dụng kết hợp với phương pháp phân tích. Cụ thể, từ những kết quả nghiên cứu bằng phân tích, Luận văn sử dụng phương pháp tổng hợp kết hợp chúng lại với nhau để có được sự nhận thức về vấn đề nghiên cứu một cách đầy đủ, hoàn chỉnh. Kết quả tổng hợp được thể hiện chủ yếu bằng các kết luận, kiến nghị hoàn thiện pháp luật hình sự.

Phương pháp so sánh được sử dụng khi so sánh với pháp luật nước ngoài để chỉ ra ưu nhược điểm, sự tiến bộ hay lạc hậu... hoặc so sánh giữa pháp luật hiện hành với các văn bản đã hết hiệu lực để chỉ ra sự thay đổi tích cực hay tụt hậu...

5. Những đóng góp của luận văn

Luận văn góp phần làm sáng tỏ lý luận về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong khoa học luật hình sự Việt Nam. Phân định ranh giới về

dấu hiệu định tội để tránh nhầm lẫn trong thực tiễn áp dụng.

Làm rõ thực trạng pháp luật hình sự Việt Nam hiện hành về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ ; thực trạng áp dụng thông qua hoạt động xét xử trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi . Theo đó, làm rõ khiếm khuyết , bất cập của các quy định hiện hành và nguyên nhân của khiếm khuyết bất cập đó;

Luận văn đưa ra định hướng và giải pháp hoàn thiện hệ thống pháp luật thông qua các hoạt động lập pháp, hành pháp và tư pháp.

Luận văn có thể làm tài liệu tham khảo lý luận , có thể sử dụng làm tài liệu tham khảo, nghiên cứu, học tập.

6. Kết cấu tổng quan của Luận văn.

Ngoài phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, Luận văn gồm 3 chương:

Chương 1: Một số vấn đề chung về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ theo Luật hình sự Việt Nam

Chương 2: Quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ theo Bộ luật hình sự năm 1999 và thực tiễn xét xử trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi

Chương 3: Một số giải pháp hoàn thiện quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 1999 và nâng cao chất lượng xét xử các tội phạm này.

Chương 1
MỘT SỐ VẤN ĐỀ CHUNG
VỀ CÁC TỘI VI PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
THEO LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM

1.1. Khái niệm và đặc điểm của các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ theo Luật hình sự Việt Nam

1.1.1. Khái niệm các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ

Khái niệm tội phạm được Bộ luật Hình sự 1999 quy định:

Tội phạm là hành vi nguy hiểm cho xã hội được quy định trong BLHS, do người có năng lực TNHS thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý, xâm phạm độc lập, chủ quyền, thống nhất, toàn vẹn lãnh thổ Tổ quốc, xâm phạm chế độ chính trị, chế độ kinh tế, nền văn hoá, quốc phòng, an ninh, trật tự, an toàn xã hội, quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, tự do, tài sản, các quyền, lợi ích hợp pháp khác của công dân, xâm phạm những lĩnh vực khác của trật tự pháp luật xã hội chủ nghĩa [36, Điều 8].

Theo quy định của Bộ luật Hình sự 1999, thì khái niệm của các loại tội phạm cụ thể được quy định trong các điều luật phân các tội phạm cụ thể, bằng mô tả các dấu hiệu pháp lý đặc trưng của các tội phạm. Tuy nhiên, dù được khái niệm chung về tội phạm hay khái niệm về các loại tội phạm cụ thể, thì dấu hiệu cơ bản, quan trọng nhất cấu thành tội phạm là tính nguy hiểm cho xã hội và tính lỗi.

Căn cứ vào tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội, Bộ luật hình sự 1999 quy định phân loại tội phạm tại khoản 2, khoản 3 Điều 8:

“2. Căn cứ vào tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi được quy định trong Bộ luật này, tội phạm được phân thành tội phạm ít nghiêm trọng, tội phạm nghiêm trọng, tội phạm rất nghiêm trọng và tội phạm đặc biệt nghiêm trọng.

3. Tội phạm ít nghiêm trọng là tội phạm gây nguy hại không lớn cho xã hội mà mức cao nhất của khung hình phạt đối với tội ấy là đến ba năm tù; tội phạm nghiêm trọng là tội phạm gây nguy hại lớn cho xã hội mà mức cao nhất của khung hình phạt đối với tội ấy là đến bảy năm tù; tội phạm rất nghiêm trọng là tội phạm gây nguy hại rất lớn cho xã hội mà mức cao nhất của khung hình phạt đối với tội ấy là đến mười lăm năm tù; tội phạm đặc biệt nghiêm trọng là tội phạm gây nguy hại đặc biệt lớn cho xã hội mà mức cao nhất của khung hình phạt đối với tội ấy là trên mười lăm năm tù, tù chung thân hoặc tử hình” [36, Điều 8].

Hiện nay, nhà nước tập trung các nguồn lực phát triển giao thông đường bộ, ưu tiên đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ ở vùng kinh tế trọng điểm, các thành phố, miền núi, vùng sâu, vùng xa, biên giới, hải đảo, vùng dân tộc thiểu số; có chính sách huy động các nguồn lực để quản lý, bảo trì đường bộ. Bởi giao thông đường bộ luôn giữ một vị trí và vai trò vô cùng quan trọng đối với quá trình phát triển kinh tế - xã hội của bất kỳ một quốc gia nào.

Trong những năm qua, các cơ quan nhà nước có thẩm quyền đã nỗ lực cố gắng và đưa ra nhiều giải pháp để kiềm chế sự gia tăng, tiến tới giảm dần tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông, nhưng tai nạn giao thông vẫn xảy ra nghiêm trọng, trong đó đứng đầu là tai nạn giao thông đường bộ. Mà một trong những nguyên nhân gây ra thực trạng trên là hành vi vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong những năm qua có xu hướng gia tăng. Để đảm bảo

trật tự, an toàn giao thông đường bộ, thì các quy định hình sự về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ sẽ là biện pháp đề răn đe, trừng trị với các chủ thể có hành vi vi phạm an toàn giao thông đường bộ và góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông ở nước ta hiện nay.

Chúng ta có thể đưa ra một khái niệm chung về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ như sau: ***Các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định trong BLHS, do người có năng lực TNHS thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý, xâm hại đến trật tự an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước.***

1.1.2. Đặc điểm các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ

Những đặc điểm, dấu hiệu của các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ là cơ sở xem xét, xác định hành vi phạm tội của chủ thể. Các dấu hiệu này bao gồm: *là hành vi nguy hiểm cho xã hội; được BLHS quy định; do chủ thể có năng lực TNHS thực hiện; tính lỗi; xâm hại đến trật tự an toàn giao thông đường bộ; tính phải chịu hình phạt tương ứng.*

Đặc điểm thứ nhất: Là hành vi gây nguy hiểm cho xã hội

Hành vi của tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trước hết phải là hành vi nguy hiểm cho xã hội, tức là phải thể hiện bằng hành vi xác định của con người. Hành vi đó xâm hại đến các quan hệ xã hội được BLHS bảo vệ. Hành vi nguy hiểm cho xã hội có thể gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác hoặc của nhà nước và được thể hiện dưới dạng hành động hoặc không hành động.

Hành vi phạm tội thể hiện bằng hành động hoặc không hành động xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ theo quy định của BLHS 1999 có thể bao gồm các hành vi sau:

- Hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác; gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn; không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông (Điều 202);
- Hành vi vi phạm do cản trở giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác; các hành vi có thể là: Đào, khoan, xẻ trái phép các công trình giao thông đường bộ; Đặt trái phép chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường bộ; Tháo dỡ, di chuyển trái phép, làm sai lệch, che khuất hoặc phá huỷ biển báo hiệu, các thiết bị an toàn giao thông đường bộ; Mở đường giao cắt trái phép qua đường bộ, đường có giải phân cách; Lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường; Lấn chiếm hành lang bảo vệ đường bộ (Điều 203).
- Hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn. Người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật mà cho phép đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ rõ ràng không đảm bảo an toàn kỹ thuật gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác (Điều 204);
- Hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ. Người điều động hoặc giao cho người không có giấy phép hoặc bằng lái xe hoặc không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc

gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác (Điều 205).

- Hành vi tổ chức đua xe trái phép và hành vi đua xe trái phép (Điều 206 và Điều 207).

Đặc điểm thứ hai: Hành vi vi phạm phải được BLHS quy định

Theo quy định của Điều 2 BLHS 1999 quy định về cơ sở của TNHS: “Chỉ người nào phạm một tội đã được BLHS quy định mới phải chịu TNHS”. Các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định từ Điều 202 đến Điều 207 của BLHS 1999. Nếu hành vi của chủ thể không cấu thành các tội được quy định trong BLHS thì không bị coi là tội phạm và không phải chịu hình phạt trong BLHS.

Đặc điểm thứ ba: Do chủ thể có năng lực TNHS và đạt đủ độ tuổi theo quy định của BLHS thực hiện

Người có năng lực TNHS phải đạt độ tuổi theo quy định của BLHS và có khả năng nhận thức và điều khiển hành vi của mình;

+ *Về độ tuổi:* Theo quy định của BLHS 1999 về tuổi chịu TNHS:

1. Người từ đủ 16 tuổi trở lên phải chịu TNHS về mọi tội phạm.
2. Người từ đủ 14 tuổi trở lên, nhưng chưa đủ 16 tuổi phải chịu TNHS về tội phạm rất nghiêm trọng do cố ý hoặc tội phạm đặc biệt nghiêm trọng [36, Điều 12].

+ *Về khả năng nhận thức và điều khiển hành vi của chủ thể:* BLHS 1999 dùng phương pháp loại trừ khi quy định các trường hợp không có năng lực TNHS: Điều 13 BLHS 1999 quy định “Người thực hiện hành vi nguy hiểm cho xã hội trong khi đang mắc bệnh tâm thần hoặc một bệnh khác làm mất khả năng nhận thức hoặc khả năng điều khiển hành vi của mình, thì không phải chịu TNHS”.

Đặc điểm thứ tư: Hành vi phạm tội phải có lỗi của chủ thể

Lỗi là trạng thái tâm lý bên trong của chủ thể đối với hành vi phạm tội của mình và hậu quả do hành vi đó gây ra. Lỗi của chủ thể thực hiện tội phạm xâm hại đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ thể hiện: Lỗi cố ý và lỗi vô ý. Các lỗi được thể hiện bằng hành vi của chủ thể như sau:

“Người phạm tội nhận thức rõ hành vi của mình là nguy hiểm cho xã hội, thấy trước hậu quả của hành vi đó và mong muốn hậu quả xảy ra” (Khoản 1, Điều 9 BLHS 1999).

“Người phạm tội nhận thức rõ hành vi của mình là nguy hiểm cho xã hội, thấy trước hậu quả của hành vi đó có thể xảy ra, tuy không mong muốn nhưng vẫn có ý thức để mặc cho hậu quả xảy ra” (Khoản 2, Điều 9 BLHS 1999).

“Người phạm tội tuy thấy trước hành vi của mình có thể gây ra hậu quả nguy hại cho xã hội, nhưng cho rằng hậu quả đó sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn ngừa được” (Khoản 1, Điều 10 BLHS 1999).

“Người phạm tội không thấy trước hành vi của mình có thể gây ra hậu quả nguy hại cho xã hội, mặc dù phải thấy trước và có thể thấy trước hậu quả đó” (Khoản 2, Điều 10 BLHS 1999).

Đặc điểm thứ năm: Xâm hại đến trật tự an toàn giao thông đường bộ

Các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định trong BLHS, xâm hại đến trật tự an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước. BLHS 1999 quy định các tội xâm phạm đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ từ Điều 202 đến 207. Cụ thể: Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (Điều 202); Tội cản trở giao thông đường bộ (Điều 203); Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn (Điều 204); Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ (Điều 205); Tội tổ chức đua xe trái phép (Điều 206); Tội đua xe trái phép (Điều 207).

Đặc điểm thứ sáu: Tính phải chịu hình phạt của tội phạm

Hình phạt là biện pháp cưỡng chế nghiêm khắc nhất của Nhà nước nhằm tước bỏ hoặc hạn chế quyền, lợi ích của người phạm tội. Hình phạt được quy định trong BLHS và do Toà án quyết định.

Mục đích của hình phạt được thể hiện:

Hình phạt không chỉ nhằm trừng trị người phạm tội mà còn giáo dục họ trở thành người có ích cho xã hội, có ý thức tuân theo pháp luật và các quy tắc của cuộc sống xã hội chủ nghĩa, ngăn ngừa họ phạm tội mới. Hình phạt còn nhằm giáo dục người khác tôn trọng pháp luật, đấu tranh phòng ngừa và chống tội phạm [36, Điều 27].

Hình phạt đối với các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định cụ thể từ Điều 202 đến 207 của BLHS 1999. Trên cơ sở xác định tính chất, mức độ hành vi phạm tội, nhân thân của chủ thể và các tình tiết giảm nhẹ TNHS, thì hình phạt “do Toà án quyết định” đối với chủ thể thực hiện hành vi phạm tội.

1.2. Sự cần thiết quy định các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong Luật hình sự Việt Nam

Giao thông vận tải đường bộ là mạch máu của nền kinh tế quốc dân, giao thông phát triển, an toàn, thuận lợi tạo điều kiện tốt cho sự phát triển về kinh tế, chính trị, văn hoá giữa các vùng miền, giữa thành phố với nông thôn, giữa các quốc gia với nhau. Ngày nay các hoạt động liên quan đến giao thông vận tải là nhu cầu không thể thiếu được của con người, cùng với sự phát triển của khoa học kỹ thuật, các phương tiện giao thông ngày càng đa dạng, phát triển mạnh và cùng với đó là cơ sở hạ tầng giao thông cũng phát triển vượt bậc nhằm đáp ứng nhu cầu thực tế đặt ra. Vì thế, vấn đề đặt ra cho cả xã hội là

duy trì trật tự an toàn giao thông và hoạt động bình thường của các phương tiện giao thông là hết sức cấp thiết.

Trật tự an toàn giao thông được hiểu là trạng thái xã hội có trật tự trong lĩnh vực giao thông vận tải công cộng được điều chỉnh bởi các quy phạm pháp luật, nhằm đảm bảo cho hoạt động giao thông thông suốt, trật tự, an toàn, hạn chế đến mức thấp nhất tai nạn hoặc các thiệt hại do hoạt động giao thông gây ra.

Trật tự an toàn giao thông, nhất là trật tự an toàn giao thông đường bộ có liên quan chặt chẽ tới các hoạt động kinh tế - văn hóa cũng như cuộc sống của mọi người dân. Vì thế luôn được sự quan tâm của Đảng, Nhà nước cũng như của toàn xã hội. Với sự tăng trưởng mạnh mẽ về kinh tế và các phương tiện, sự phát triển của hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ, thì các vụ án xâm phạm an toàn giao thông đường bộ luôn có chiều hướng gia tăng với tính chất phức tạp, hậu quả ngày càng nghiêm trọng hơn.

Đảm bảo trật tự an toàn giao thông là một yêu cầu và nhiệm vụ cơ bản của mọi quốc gia và xem đó là điều kiện cần thiết để phát triển kinh tế, củng cố an ninh quốc phòng và ổn định trật tự xã hội. Đảm bảo trật tự, an toàn giao thông còn là trách nhiệm của tất cả mọi người khi tham gia giao thông. Những người trực tiếp tham gia giao thông phải có văn hóa giao thông, chấp hành đúng, gương mẫu và tự giác đối với luật giao thông đường bộ. Theo đó, các hành vi ứng xử của những người tham gia giao thông trước hết phải đặt ý thức tự giác lên trước tiên, thực hiện đúng quy định của pháp luật, gương mẫu chấp hành và tôn trọng những người liên quan, bảo đảm an toàn tài sản, an toàn công cộng và trật tự công cộng.

Nhận định tình trạng trật tự an toàn giao thông và nguyên nhân của các hành vi xâm hại đến trật tự, an toàn giao thông, Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04-09-2012 của Ban Bí thư Trung ương Đảng nhận định rằng:

Tình hình vi phạm trật tự, an toàn giao thông còn diễn ra phức tạp; tai nạn giao thông vẫn ở mức cao và nghiêm trọng, nhất là số người chết, tiềm ẩn nhiều nguy cơ gia tăng, gây thiệt hại nghiêm trọng về người và tài sản. Tai nạn giao thông và ùn tắc giao thông đường bộ vẫn đang là vấn đề bức xúc của toàn xã hội, ảnh hưởng đến sự phát triển bền vững về kinh tế, văn hóa, xã hội và hình ảnh của đất nước Việt Nam với bạn bè quốc tế.

Tình hình trên do nhiều nguyên nhân, trong đó chủ yếu là do ý thức tự giác chấp hành kỷ luật về trật tự, an toàn giao thông của người tham gia giao thông còn yếu kém. Kết cấu hạ tầng giao thông còn nhiều hạn chế, bất cập.... [1].

Trước tình hình trật tự an toàn giao thông vẫn còn nhiều diễn biến phức tạp, ý thức tự giác chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông chưa cao; trong khi phương tiện tham gia giao thông ngày một tăng, nguy cơ xảy ra tai nạn, va chạm, ùn tắc giao thông còn nhiều. Để góp phần đảm bảo trật tự an toàn giao thông, thông suốt, an toàn, thời gian qua, Ban Bí thư Trung ương Đảng, Quốc Hội, Chính phủ, các Bộ, ngành đã ban hành các Nghị quyết, Chỉ thị, Thông tư và Quyết định cùng nhiều văn bản quy phạm pháp luật khác nhằm thiết lập lại trật tự kỷ cương và từng bước ổn định tình hình trật tự an toàn giao thông trên phạm vi cả nước.

Trong những năm gần đây, an toàn giao thông đang là vấn đề được cả xã hội quan tâm. Chúng ta đang nỗ lực xây dựng văn hóa giao thông trong cộng đồng để nâng cao ý thức tham gia giao thông của mọi tầng lớp nhân dân. Xây dựng Văn hoá giao thông nhằm tạo nên thói quen cư xử có văn hoá, đúng pháp luật. Người tham gia giao thông coi việc tự giác tuân thủ pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông như một chuẩn mực đạo đức truyền thống và là biểu hiện văn minh hiện đại.

Bên cạnh đó, công tác tuyên truyền, giáo dục về an toàn giao thông là một trong những biện pháp cấp bách nhằm đảm bảo trật tự, an toàn giao thông tiến đến một xã hội trật tự và an toàn. Thực tế cho thấy, những vấn đề gặp phải trong trật tự an toàn giao thông do lỗi chủ quan, ý thức kém của người tham gia giao thông, không chấp hành quy định pháp luật, chở người quá số lượng, quá tải, phóng nhanh, vượt ẩu, coi thường tính mạng của mọi người và của chính mình.... Vì thế, mục tiêu thay đổi thái độ và hành vi không phù hợp khi tham gia giao thông là rất quan trọng.

Để cải thiện tình hình trật tự an toàn giao thông đường bộ, các yêu cầu đặt ra đối với những người tham gia giao thông phải:

Thứ nhất, hiểu biết đầy đủ và tự giác chấp hành đúng các quy định của pháp luật về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Thứ hai, những người tham gia giao thông đường bộ phải có trách nhiệm với bản thân và cộng đồng, tôn trọng, nhường nhịn và giúp đỡ người khác.

Thứ ba, những người tham gia giao thông đường bộ phải có thái độ ứng xử văn minh lịch sự khi xảy ra va chạm giao thông và tinh thần thượng tôn pháp luật.

Ngoài ra, những người tham gia giao thông phải có hành vi thể hiện văn hóa giao thông như đi đúng làn đường, đúng phần đường; tuân thủ quy định về tốc độ, dừng đỗ xe đúng nơi quy định, đội mũ bảo hiểm khi đi mô tô, xe máy, không vi phạm về nồng độ cồn khi Điều khiển phương tiện tham gia giao thông; chấp hành quy định xử phạt khi vi phạm hành chính về giao thông. Ứng xử có văn hóa giao thông còn thể hiện qua học thức, hiểu biết về văn hóa, xã hội của mỗi cá nhân. Ứng xử có văn hóa giao thông phải bắt đầu từ những việc nhỏ, từ những hành vi văn hóa đến xây dựng con người văn hóa, tạo nên thói quen cư xử như một chuẩn mực đạo đức truyền thống, biểu hiện văn minh, hiện đại của con người khi tham gia giao thông.

Đảm bảo trật tự, an toàn giao thông là nhiệm vụ và trách nhiệm mà mỗi người đều phải thực hiện khi tham gia giao thông, góp phần ngăn chặn các hành vi vi phạm các quy định về trật tự an toàn giao thông, mang lại hạnh phúc cho chính mình, gia đình và cho cộng đồng xã hội.

Để hoạt động giao thông được thông suốt đáp ứng kịp thời các nhu cầu về kinh tế - xã hội, quốc phòng – an ninh, đồng thời bảo đảm an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản cho chính những người tham gia giao thông và những người xung quanh, khi tham gia hoạt động giao thông, những người tham gia giao thông phải tuyệt đối tuân thủ các quy định của pháp luật về giao thông đường bộ, không thực hiện các hành vi gây ảnh hưởng tới sự an toàn trong hoạt động giao thông.

Các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ là hành vi nguy hiểm cho xã hội trực tiếp xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ và gây thiệt hại tính mạng, sức khỏe, tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước được quy định tại BLHS.

Luật giao thông đường bộ năm 2008 quy định các hành vi bị nghiêm cấm khi tham gia giao thông đường bộ bao gồm 23 hành vi xâm hại đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Không phải bất kỳ hành vi xâm hại đến trật tự an toàn giao thông đường bộ đều là tội phạm.

Khái niệm tội phạm được hiểu như sau:

Tội phạm là hành vi nguy hiểm cho xã hội được quy định trong BLHS, do người có năng lực TNHS thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý, xâm phạm....trật tự, an toàn xã hội, quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, tự do, tài sản, các quyền, lợi ích hợp pháp khác của công dân, xâm phạm những lĩnh vực khác ... [36, Điều 8]

BLHS năm 1999 quy định từ Điều 202 đến Điều 207 về các hành vi phạm tội về an toàn giao thông đường bộ. Theo đó, các tội vi phạm an toàn

giao thông đường bộ được hiểu là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định trong BLHS, do người có năng lực trách nhiệm pháp lý thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý, xâm hại đến trật tự an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước. Người thực hiện hành vi phạm tội an toàn giao thông đường bộ có thể bị phạt tù có thời hạn, hưởng án treo, bồi thường thiệt hại hoặc bị tịch thu phương tiện vi phạm.

1.3. Khái quát lịch sử Luật hình sự Việt Nam quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ

1.3.1. Giai đoạn từ Cách mạng tháng Tám năm 1945 đến trước khi pháp điển hóa lần thứ nhất - Bộ luật hình sự năm 1985

Nhà nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa chính thức ra đời sau khi cách mạng tháng 8 năm 1945 thành công. Nhà nước ta để bảo vệ thành quả cách mạng, ngay sau khi giành được chính quyền về tay nhân dân, đã ban hành nhiều các văn bản pháp luật hình sự quy định các tội chống chính quyền dân chủ nhân dân như: tội âm mưu lật đổ chính quyền, tội gián điệp, tội bạo loạn, tội hoạt động phi... trong Sắc lệnh số 21 ngày 14/2/1946. Tuy nhiên, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ chưa được quy định trong các văn bản pháp luật hình sự trong thời kỳ này.

Ngày 03/10/1955, Bộ Giao thông Bưu điện ban hành Nghị định số 348/NĐ ban hành Luật đi đường bộ. Đây là văn bản pháp lý đầu tiên của Nhà nước ta về an toàn giao thông vận tải, tạo cơ sở pháp lý cho sự hình thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Luật đi đường bộ 1955 quy định:

Điều 1: - Mục đích- Bản luật đi đường bộ này áp dụng cho người, súc vật, xe cộ đi trên các đường công cộng và nhằm: a) Đảm bảo an toàn cho nhân dân đi lại và vận chuyển trên các đường giao

thông và trong các đường phố; b) Đảm bảo an toàn cho nhân dân ở ven đường giao thông cũng như ở trong những thành phố hay thị trấn; c) Giữ gìn trật tự giao thông làm cho sự đi lại và vận chuyển được dễ dàng thuận tiện. d) Bảo vệ đường sá, cầu, cống, phà, biển báo hiệu và các công trình giao thông khác xây dựng trên đường.

Ngày 19/01/1955 Thủ tướng Chính phủ ban hành Thông tư số 442/TTg về trừng trị một số tội phạm. Trong đó có quy định tội hình sự liên quan đến giao thông đường bộ tại điểm 4 của thông tư: *“Không cẩn thận hay không theo luật đi đường mà làm người khác bị thương sẽ bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm. Nếu gây tai nạn làm chết người thì có thể bị phạt tù đến mười năm”*. Tuy nhiên, qua quá trình thực hiện, nhiều vấn đề của Thông tư 442 không còn phù hợp, như mức hình phạt tù tối đa khi gây tai nạn chết người chỉ là “mười năm” và không quy định trường hợp gây tai nạn làm chết nhiều người, không quy định về thiệt hại vật chất do hành vi phạm tội gây ra.

Vì vậy, Thủ tướng chính phủ đã ban hành Thông tư 556/TTg, ngày 29/6/1956 về việc bổ khuyết Thông tư số 442/TTg ngày 19/01/1955. Theo đó, sửa đổi Điều 4 cho phù hợp với thực tế đời sống:

Điều 4 mới: Không cẩn thận hay không theo luật đi đường mà gây tai nạn làm người khác bị thương thì sẽ bị phạt tù từ 3 tháng đến 3 năm. Nếu gây tai nạn làm chết người thì có thể bị phạt tù đến 10 năm.

Trường hợp gây ra tai nạn lớn làm chết nhiều người và thiệt hại lớn đến tài sản của nhân dân thì có thể bị phạt đến tù chung thân hoặc tử hình [43, Điều 4].

Sau đó, các văn bản pháp lý khác về an toàn giao thông đã ra đời nhằm Điều chỉnh các hoạt động giao thông vận tải như: *Nghị định số 139/NĐ ngày 19/12/1956; Nghị định số 44/NĐ ngày 27/5/1958* của Bộ Giao thông Bưu

điện; *Nghị định Liên bộ Giao thông Bưu điện - Công an số 09/NĐLB ngày 07/3/1956* ban hành thể lệ tạm thời về vận tải đường bộ; *Nghị định số 10 ngày 11/01/1968* của Hội đồng Chính phủ ban hành Điều lệ về kỷ luật an toàn giao thông vận tải trong thời chiến.

Các văn bản được ban hành nói trên đã tạo cơ sở pháp lý cho sự hình thành và phát triển các quy phạm pháp luật hình sự quy định các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Đến năm 1976, Chính phủ ban hành Sắc luật số 03-SL/76 ngày 15/3/1976 quy định tại Điều 9 của Sắc luật này có quy định “*tội xâm phạm đến trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe của nhân dân*”.

1.3.2. Giai đoạn từ khi ban hành Bộ luật hình sự năm 1985 đến trước khi pháp điển hóa lần thứ hai - Bộ luật hình sự năm 1999

Năm 1985, BLHS đầu tiên của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ra đời và có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/1986.

Theo nội dung của BLHS năm 1985 quy định về nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, BLHS đã quy định cụ thể các tội sau:

- *Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải* (Điều 186).

1. Người nào điều khiển phương tiện giao thông vận tải mà vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản, thuộc một trong các trường hợp sau đây thì bị phạt cải tạo không giam giữ đến hai năm hoặc bị phạt tù từ sáu tháng đến năm năm:

- a) Đi quá tốc độ, chở quá trọng tải, tránh, vượt trái phép;
- b) Không đi đúng tuyến đường, phần đường, làn lách, đường bay và độ cao quy định;
- c) Vi phạm các quy định khác về an toàn giao thông vận tải.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm:

a) Điều khiển phương tiện an toàn giao thông vận tải mà không có bằng lái; trong khi say rượu hoặc say do dùng chất kích thích khác;

b) Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến hai mươi năm.

4. Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị xử phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm [34, Điều 186].

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định tại Điều 186 BLHS năm 1985 so với nội dung trong Điều 9 của Sắc luật 03-SL/76 đã có một bước tiến bộ rất lớn cả về nội dung và kỹ thuật lập pháp, cụ thể tên của tội đã được xác định rõ là "*Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng*".

- *Tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng* (Điều 187).

Theo đó, Điều luật này quy định:

1. Người nào có một trong những hành vi sau đây cản trở giao thông vận tải gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản, thì bị phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm:

a) Đào, phá các công trình giao thông, đặt vật chướng ngại cản trở giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không;

b) Di chuyển, phá hủy biển báo hiệu hoặc các thiết bị giao thông;

c) Có hành vi khác cản trở giao thông vận tải.

2. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm [34, Điều 187].

Tội phạm được quy định nhằm xử lý các hành vi cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng như: đào, phá các công trình giao thông, đặt vật chướng ngại cản trở giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường không; di chuyển, phá hủy biển báo hiệu hoặc các thiết bị giao thông; v.v... xâm phạm đến an toàn công cộng, qua đó gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác.

- *Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc Điều động người không có đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng* (Điều 188). Theo đó:

1. Người nào có một trong những hành vi sau đây thì bị phạt cảnh cáo, cải tạo không giam giữ đến hai năm hoặc bị phạt tù từ sáu tháng đến năm năm:

a) Người chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật của các phương tiện giao thông vận tải mà cho đưa vào sử dụng các phương tiện rõ ràng không bảo đảm an toàn gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản;

b) Điều động người không có bằng lái hoặc không đủ những điều kiện khác, điều động người say rượu hoặc say do dùng chất kích thích khác điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nói trên.

2. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ ba năm đến mười hai năm [34, Điều 188].

Tương tự, tội phạm được quy định nhằm xử lý các hành vi đưa vào sử

dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không có đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng, qua đó xâm phạm đến an toàn công cộng, gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác.

Như vậy, sau hơn 10 năm thực hiện, BLHS năm 1985 nói chung, cũng như quy phạm pháp luật quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng đã phát huy tác dụng to lớn trong việc đấu tranh phòng, chống loại tội phạm này. Tuy nhiên, quy định của BLHS năm 1985 về các tội phạm này cũng bộc lộ một số hạn chế. Chẳng hạn, trong đó nổi bật là việc quy định cả bốn loại hành vi phạm tội trong bốn lĩnh vực an toàn giao thông vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường không) có đặc điểm kỹ thuật và yêu cầu bảo đảm an toàn rất khác nhau vào cùng một điều luật hoặc tương tự, hành vi cản trở giao thông cũng gộp vào trong cùng một Điều luật trong cả *bốn* lĩnh vực an toàn giao thông vận tải (đường bộ, đường sắt, đường thủy và đường không); v.v... Điều này đã hạn chế nhiều đến việc quy định cụ thể hành vi phạm tội, cũng như việc phân hóa TNHS và cá thể hóa hình phạt đối với người phạm tội.

Chương 2
QUY ĐỊNH VỀ CÁC TỘI VI PHẠM AN TOÀN
GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRONG BỘ LUẬT HÌNH SỰ 1999
VÀ THỰC TIỄN XÉT XỬ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH QUẢNG NGÃI

2.1. Quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS năm 1999

2.1.1. Các dấu hiệu pháp lý chung của các tội vi phạm quy định an toàn giao thông đường bộ

Các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định trong BLHS, do người có năng lực TNHS thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý, xâm hại đến trật tự an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước.

Nhìn chung, các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ là các hành vi phạm tội được cụ thể hóa, làm cơ sở để cá thể hóa trách nhiệm hình sự và hình phạt áp dụng. Bộ luật Hình sự cũng phân biệt rõ các hành vi vi phạm về điều khiển phương tiện giao thông với hành vi cản trở giao thông, hành vi đưa vào sử dụng phương tiện giao thông không đảm bảo an toàn hay điều động người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông.

Theo quy định hiện hành, phần lớn các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ thường có cấu thành vật chất, tức là có hậu quả nguy hiểm cho xã hội xảy ra. Hành vi vi phạm an toàn giao thông đường bộ, nhưng chưa gây hậu quả nghiêm trọng, thì bị xử lý về hành chính. Tuy nhiên, có những tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ cần yêu cầu phòng ngừa tội phạm gây ra thì Bộ luật hình sự quy định yếu tố cấu thành tội phạm mà không đòi hỏi hậu quả nguy hại cho xã hội phải xảy ra như khoản 4 điều 202 BLHS 1999.

Nhằm đảm bảo nguyên tắc phân hóa và cá thể hóa hình phạt, Bộ luật hình sự đã căn cứ vào tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi vi phạm, thì tội phạm được phân thành tội phạm ít nghiêm trọng, tội phạm nghiêm trọng, tội phạm rất nghiêm trọng và tội phạm đặc biệt nghiêm trọng. Khi xác định các loại tội này dựa trên cơ sở khung hình phạt áp dụng cho từng loại.

Các dấu hiệu pháp lý chung hay các yếu tố cấu thành tội phạm là những yếu tố đặc trưng cho mỗi loại tội phạm cụ thể xâm hại đến các quan hệ xã hội trong trật tự, an toàn giao thông đường bộ được quy định trong BLHS. Các dấu hiệu này gồm các yếu tố như: mặt khách quan, mặt chủ quan, chủ thể và khách thể của tội phạm. Cụ thể gồm:

Thứ nhất: Khách thể của tội phạm

Khách thể của tội phạm là những quan hệ xã hội được BLHS bảo vệ nhưng bị các hành vi phạm tội xâm hại đến. Khách thể của các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ là sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và an toàn về tính mạng, sức khỏe của công dân, tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước.

Các hành vi phạm tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ đều có khả năng trực tiếp gây thiệt hại cho xã hội về sức khỏe, tính mạng của công dân hoặc về tài sản của công dân, tổ chức hoặc của nhà nước.

Thứ hai, mặt khách quan của các tội phạm

Mặt khách quan là những biểu hiện ra bên ngoài của hành vi phạm tội mà con người có thể cảm nhận được. Mặt khách quan của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được cấu thành vật chất, tức là cần có dấu hiệu hậu quả nguy hiểm cho xã hội xảy ra, nếu chưa có dấu hiệu hậu quả thì đã bị xử lý hành chính. Trừ quy định tại khoản 4, điều 202 thì yếu tố cấu thành tội phạm mà không đòi hỏi hậu quả nguy hại cho xã hội phải xảy ra.

Mặt khách quan bao gồm các yếu tố là: *hành vi trái pháp luật, sự thiệt hại của xã hội và mối quan hệ nhân quả giữa hành vi phạm tội và sự thiệt hại của xã hội.*

Hành vi trái pháp luật vi phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội có thể được thực hiện bằng hình thức hành động hoặc không hành động được quy định tại các điều từ Điều 202 đến Điều 207 BLHS. Các hành vi đó như: hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông; Hành vi vi phạm do cản trở giao thông đường bộ; Hành vi đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn; Hành vi điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ; hành vi tổ chức đua xe trái phép; hành vi đua xe trái phép.

Sự thiệt hại của xã hội là những tổn thất về vật chất hoặc tinh thần mà xã hội phải gánh chịu do hành vi phạm tội gây ra. Hành vi phạm tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ có thể gây thiệt hại về con người như sức khỏe, tính mạng hoặc gây thiệt hại về tài sản của cá nhân, tổ chức hoặc của nhà nước.

Chẳng hạn, về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thì thiệt hại do hành vi phạm tội gây ra là dấu hiệu bắt buộc trong cấu thành của tội. Theo quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS, thì hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chỉ bị coi là phạm tội khi gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác. Thiệt hại do hành vi phạm tội gây ra được quy định cụ thể tại Điều 2 Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT-BCA-BQP-BTP-VKSNDTC-TANDTC ngày 28/8/ 2013 của Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Bộ Tư pháp, Viện kiểm sát nhân dân tối cao, Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của BLHS về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông.

Mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật và sự thiệt hại của xã hội. Hành vi phạm tội phải là nguyên nhân dẫn đến hậu quả là sự thiệt hại của xã hội. Mối quan hệ nhân quả này là quan hệ khách quan giữa hành vi và hậu quả do hành vi đó gây ra. Mối quan hệ nhân quả giữa hành vi phạm tội và sự thiệt hại của xã hội trong các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ được thể hiện hành vi phạm tội phải chứa đựng khả năng thực tế làm phát sinh thiệt hại cho xã hội và sự thiệt hại của xã hội là hậu quả do hành vi phạm tội gây ra.

Ngoài ra, trong mặt khách quan còn xem xét đến các yếu tố như: thời gian, địa điểm, công cụ, dụng cụ thực hiện hành vi phạm tội, được chủ thể sử dụng để thực hiện hành vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Thứ hai: Mặt chủ quan của các tội phạm

Mặt chủ quan của hành vi phạm tội là trạng thái tâm lý bên trong của chủ thể đối với hành vi phạm tội và hậu quả do hành vi đó gây ra. Mặt chủ quan bao gồm các yếu tố như: Lỗi, động cơ, mục đích. Trong các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ thì chỉ bao gồm yếu tố lỗi của chủ thể (lỗi cố ý hoặc lỗi vô ý), còn yếu tố động cơ và mục đích thường không thể hiện.

Đa số các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ được thực hiện dưới hình thức lỗi vô ý do quá tự tin hoặc vô ý do cẩu thả. *Lỗi vô ý do quá tự tin* là lỗi mà người phạm tội tuy thấy trước hành vi của mình có thể gây ra hậu quả nguy hại cho xã hội, nhưng cho rằng hậu quả đó sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn ngừa được; *Lỗi vô ý do cẩu thả* là lỗi mà người phạm tội không thấy trước hành vi của mình có thể gây ra hậu quả cho xã hội, mặc dù phải thấy trước và có thể thấy trước hậu quả đó.

Tuy nhiên, có tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ được thực hiện bằng lỗi cố ý như Tội tổ chức đua xe trái phép (Điều 206) và Tội đua xe trái phép (Điều 207).

Thứ ba: Chủ thể của các tội phạm

Chủ thể của các tội phạm vi phạm an toàn giao thông đường bộ là những người đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS thực hiện hành vi phạm tội.

Về độ tuổi chịu TNHS của chủ thể, được BLHS quy định:

1. Người từ đủ 16 tuổi trở lên phải chịu TNHS về mọi tội phạm.
2. Người từ đủ 14 tuổi trở lên, nhưng chưa đủ 16 tuổi phải chịu TNHS về tội phạm rất nghiêm trọng do cố ý hoặc tội phạm đặc biệt nghiêm trọng [36, Điều 12].

Năng lực TNHS của chủ thể là khả năng chịu TNHS, phụ thuộc vào độ tuổi và khả năng nhận thức và điều khiển hành vi của chủ thể. Theo quy định tại Điều 13 BLHS, nếu chủ thể ở vào tình trạng cụ thể, là không có năng lực TNHS.

Tuy nhiên, có một số tội phạm đòi hỏi người thực hiện tội phạm phải có dấu hiệu chủ thể đặc biệt, ví dụ: người điều khiển phương tiện giao thông; tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông; v.v...

2.1.2. Các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của BLHS năm 1999

Các tội xâm phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ được quy định tại từ điều 202 đến điều 207 chương XIX Bộ luật hình sự năm 1999. Trong đó, các yếu tố định tội ở một số tội danh cũng được sửa đổi, bổ sung so với các quy định tại Bộ luật hình sự 1985 theo hướng phi hình sự hoá một số hành vi hoặc quy định các tình tiết làm ranh giới để phân biệt hành vi phạm tội với hành vi chưa tới mức là tội phạm.

**** Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (quy định tại Điều 202 BLHS)***

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là hành vi vi phạm của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, có

năng lực TNHS, đạt độ tuổi theo luật quy định, thực hiện một cách vô ý, gây thiệt hại nghiêm trọng về tính mạng, sức khỏe, tài sản của công dân, tổ chức hoặc của Nhà nước.

Các yếu tố cấu thành tội phạm như sau:

- *Khách thể*: Khách thể của tội phạm là trật tự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ, sự an toàn về tính mạng, sức khỏe và tài sản của cá nhân, tổ chức, Nhà nước.

Phương tiện giao thông đường bộ, theo quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008:

Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự.

Phương tiện giao thông thô sơ đường bộ gồm xe đạp (kể cả xe đạp máy), xe xích lô, xe lăn dùng cho người khuyết tật, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự [38, Điều 3].

Khi chủ thể thực hiện hành vi vi phạm trong điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, về nguyên tắc, chỉ xử lý về hình sự đối với các hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ khi sự vi phạm mức độ nguy hiểm lớn cho xã hội như gây thiệt hại về sức khỏe, tính mạng, tài sản của người khác hoặc có khả năng thực tế gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu hành vi vi phạm không được ngăn chặn kịp thời.

- *Mặt khách quan*: Mặt khách quan của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ bao gồm các yếu tố: *hành vi vi phạm quy định an toàn giao thông đường bộ; thiệt hại gây ra cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của xã hội và mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật và sự thiệt hại của xã hội.*

Hành vi vi phạm các quy định về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được xác định là những hành vi không chấp hành hoặc chấp hành không đầy đủ của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ để thực hiện các quy định về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Trong thực tiễn, tập trung ở một số nhóm hành vi vi phạm cụ thể sau:

+ *Về tiêu chuẩn kỹ thuật của phương tiện giao thông*: Phương tiện tham gia giao thông không có đầy đủ các loại đèn chiếu sáng, hệ thống chuyển hướng, bánh lốp đã rơi mòn quá mức quy định hoặc không đúng kích cỡ, tiêu chuẩn kỹ thuật của từng loại xe...

+ *Về quy tắc, quy định khi tham gia giao thông đường bộ*: Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông không chấp hành báo hiệu đường bộ, vi phạm về tốc độ và khoảng cách giữa các xe, vi phạm quy định về vượt xe, chuyển hướng xe, lùi xe, tránh xe đi ngược chiều, vi phạm quy định về dừng xe, đỗ xe .v.v...

+ *Về điều kiện người điều khiển phương tiện*: Luật giao thông đường bộ quy định người lái xe tham gia giao thông phải bảo đảm độ tuổi, sức khỏe theo quy định và có giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp; v.v...

+ *Vi phạm quy định trong quá trình vận tải*: chở hàng hóa, chở hành khách quá tải trọng của xe; xếp hàng hóa trên xe công kênh, hàng to quá khổ; chở hàng độc hại, dễ cháy nổ sai quy định; v.v...

Sự thiệt hại của xã hội: Hậu quả mà xã hội phải gánh chịu bởi hành vi trái pháp luật của chủ thể điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là dấu hiệu bắt buộc của phần lớn các cấu thành của tội phạm này. Nếu chủ thể thực hiện hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhưng không gây ra thiệt hại cho xã hội là tính mạng, sức khỏe hoặc tài

sản của chủ thể khác thì không được coi là tội phạm, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 Điều 202 BLHS.

Tại khoản 4, Điều 202 quy định *“Vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ mà có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm”*. Trong trường hợp này mặc dù chủ thể Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thực hiện hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông chưa xảy ra thiệt hại cho xã hội, nhưng có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời thì bị coi là tội phạm và phải chịu hình phạt.

Tuy nhiên, trong thực tế quá trình xét xử các vụ án hình sự liên quan đến tội phạm này, các cơ quan tiến hành tố tụng gặp khó khăn trong việc xác định mức độ gây thiệt hại cho xã hội. Vì vậy, Hội đồng Thẩm phán TANDTC đã ban hành Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 về áp dụng một số quy định của BLHS đã quy định cụ thể vấn đề này:

Người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ nếu chỉ căn cứ vào thiệt hại xảy ra, thì gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thuộc một trong các trường hợp sau đây phải chịu TNHS theo khoản 1 Điều 202 BLHS: a. Làm chết một người; b. Gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên; c. Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%; d. Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ba mươi triệu đồng đến

dưới năm mươi triệu đồng; đ. Gây tổn hại cho sức khỏe của nhiều người, với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ ba mươi triệu đồng đến dưới năm mươi triệu đồng; e. Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm mươi triệu đồng đến dưới năm trăm triệu đồng [30, Khoản 4.1].

Tương tự, các khoản 2, 3 của Điều 202 BLHS cũng được quy định chi tiết trong mục I Nghị quyết 02/2003/NQ-HĐTP về mức độ thiệt hại của xã hội làm cơ sở truy cứu TNHS đối với người vi phạm điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật và sự thiệt hại của xã hội: hành vi vi phạm về trật tự an toàn giao thông đường bộ của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phải có trước hậu quả và hậu quả là những thiệt hại vật chất, như: tính mạng, sức khỏe, tài sản; v.v... trong vụ án đó phải là kết quả trực tiếp do hành vi vi phạm của chủ thể gây ra.

Ngoài ra, còn một số dấu hiệu bắt buộc khác, như: phương tiện giao thông đường bộ; xác định địa điểm nơi xảy ra hành vi vi phạm là công trình giao thông đường bộ; v.v...đây là các dấu hiệu mang tính khách quan để phân biệt với các tội phạm khác.

- *Mặt chủ quan:* Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thực hiện dưới hình thức lỗi vô ý của chủ thể thực hiện hành vi vi phạm. Lỗi vô ý này có thể là vô ý do quá tự tin hoặc vô ý do cẩu thả.

- *Chủ thể:* Chủ thể là người điều khiển phương tiện tham gia giao thông thực hiện hành vi vi phạm các quy định về bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ gây ra hậu quả nghiêm trọng như thiệt hại sức khỏe, tính mạng hoặc tài sản và làm mất trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Chủ thể của tội phạm này là người đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS, đồng thời là người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Để phân biệt tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ với các loại tội phạm khác, Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT-BCA-BQP-BTP-VKSNDTC-TANDTC về Hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của BLHS về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông quy định cụ thể:

Trường hợp phương tiện giao thông đường bộ di chuyển, hoạt động nhưng không tham gia giao thông đường bộ (như di chuyển, hoạt động trong trường học, công trường đang thi công hoặc đang khai thác) mà gây tai nạn thì người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không bị truy cứu TNHS về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 202 BLHS mà bị truy cứu TNHS về tội phạm tương ứng khác nếu thoả mãn dấu hiệu của tội phạm đó như tội vô ý làm chết người quy định tại Điều 98 BLHS, tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp hoặc quy tắc hành chính quy định tại Điều 99 BLHS hoặc tội vi phạm quy định về an toàn lao động, về an toàn ở những nơi đông người quy định tại Điều 227 BLHS [22, Khoản 1 Điều 3].

- *Hình phạt của tội phạm*: Khung hình phạt đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định cụ thể tại Điều 202 BLHS 1999. Cụ thể:

1. ...bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến năm năm.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm: a) Không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định; b) Trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác; c) Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn; d) Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ Điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông; đ) Gây hậu quả rất nghiêm trọng.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm.

4. Vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ mà có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm.

5. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**** Tội cản trở giao thông đường bộ (Điều 203 BLHS)***

Tội cản trở giao thông đường bộ là hành vi của người đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS do vô ý thực hiện một trong các hành vi cản trở giao thông đường bộ quy định tại khoản 1 Điều 203 BLHS gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ.

Nghiên cứu cho thấy tội cản trở giao thông đường bộ có các dấu hiệu pháp lý như sau:

- *Khách thể*: Là sự an toàn, sự hoạt động bình thường của các phương tiện giao thông đường bộ và tính mạng, sức khỏe của con người, tài sản của

Nhà nước, của tổ chức và công dân.

- *Mặt khách quan:*

Hành vi trái pháp luật: được thể hiện ở một trong những hành vi sau: Đào, khoan, xẻ trái phép các công trình giao thông đường bộ, đặt trái phép các chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường bộ, tháo dỡ, di chuyển trái phép làm che lấp hoặc phá hủy các biển báo hiệu giao thông đường bộ. Các hành vi cản trở như mở đường giao cắt trái phép qua đường bộ, đường có giải phân cách, lấn chiếm, chiếm dụng vỉa hè, lòng đường, lấn chiếm hành lang bảo vệ đường bộ, vi phạm quy định về bảo đảm an toàn giao thông khi thi công trên đường bộ hoặc hành vi khác gây cản trở đến giao thông đường bộ (khoản 1 Điều 203)

Sự thiệt hại cho xã hội: tội phạm gây ra thiệt hại cho xã hội như tính mạng con người, thiệt hại nghiêm trọng về sức khỏe của công dân hoặc tài sản của Nhà nước, tổ chức và của công dân, trừ trường hợp quy định trong khoản 4 Điều 203 BLHS về “*phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời*”. Hậu quả nguy hiểm cho xã hội do tội phạm gây ra tương tự như hướng dẫn tại Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 nêu trên.

Mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật và sự thiệt hại của xã hội: Chủ thể thực hiện các hành vi được quy định tại Điều 203 BLHS là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến hậu quả thiệt hại cho xã hội là sức khỏe, tính mạng hoặc tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước.

- *Chủ thể:* Tội cản trở giao thông đường bộ do người đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS đã thực hiện một trong các hành vi cản trở giao thông đường bộ được quy định tại Điều 203 BLHS mà gây hậu quả nghiêm trọng.

- *Mặt chủ quan:* Tội cản trở giao thông đường bộ được thực hiện do lỗi vô ý. Lỗi vô ý gồm: vô ý do cẩu thả hoặc vô ý do quá tự tin.

Tuy nhiên, theo điểm b khoản 2 Điều 203 BLHS quy định: “*Đặt trái phép chướng ngại vật gây cản trở giao thông đường bộ*”, thì chủ thể vi phạm có thể xử lý về tội giết người, tội cố ý gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác nếu mục đích của hành vi nhằm gây tai nạn giao thông cho người đi đường.

- *Hình phạt của tội cản trở giao thông đường bộ*: Theo quy định tại Điều 203 BLHS về khung hình phạt đối với tội cản trở giao thông đường bộ:

1. ...thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến hai năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến ba năm.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm: a) Tại các đèo, dốc và đoạn đường nguy hiểm; b) Gây hậu quả rất nghiêm trọng.

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ năm năm đến mười năm.

4. Phạm tội mà có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến hai mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến một năm.

**** Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn (Điều 204 BLHS)***

Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn là hành vi của một người có trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật do vô ý mà cho phép đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn kỹ thuật, gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác và xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ.

Tội phạm này có các dấu hiệu pháp lý như sau:

- *Khách thể*: Tội phạm xâm phạm đến sự hoạt động bình thường, sự an toàn của các phương tiện giao thông đường bộ, đồng thời xâm phạm đến tính mạng, sức khỏe của con người, tài sản của Nhà nước, tổ chức và công dân.

- *Mặt khách quan*:

Hành vi trái pháp luật: Theo Điều 203 BLHS đưa ra các hành vi được thể hiện:

+ Hành vi điều động phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn về kỹ thuật là hành vi của người có thẩm quyền điều động các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm các tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật... Hành vi trái pháp luật của người có thẩm quyền điều động là mặc dù đã biết rõ tình trạng kỹ thuật, tính năng tác dụng là không bảo đảm an toàn nhưng vẫn điều động tham gia giao thông đường bộ.

+ Hành vi của người vi phạm cho phép sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không đảm bảo an toàn khi biết rõ là không bảo đảm an toàn kỹ thuật, thiếu các thiết bị bảo đảm an toàn rõ ràng mà nhìn thấy được.

Sự thiệt hại cho xã hội: Xã hội phải gánh chịu những thiệt hại về tính mạng, thiệt hại nghiêm trọng về sức khỏe hoặc tài sản là dấu hiệu bắt buộc trong cấu thành của loại tội này. Cơ quan nhà nước sẽ căn cứ vào mức độ thiệt hại về sức khỏe hoặc tài sản để xác định một hành vi vi phạm phải chịu trách nhiệm về hình sự. Thiệt hại nghiêm trọng về sức khỏe phải là tổn hại về sức khỏe nếu đối với 1 người thì phải từ 31% trở lên, nếu với nhiều người thì tổng thương tích của họ phải từ 41% trở lên. Nếu là thiệt hại về tài sản thì thiệt hại phải có giá trị từ 50 triệu đồng trở lên.

Mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật và sự thiệt hại của xã hội: Sự thiệt hại của xã hội xảy ra phải là kết quả của nguyên nhân do người có trách nhiệm điều động hay cho phép đưa vào sử dụng các phương

tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn gây ra.

- *Chủ thể*: Chủ thể là người có đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS và là người có chức vụ, quyền hạn nhất định trong việc điều động hoặc giám sát về tình trạng kỹ thuật phương tiện giao thông đường bộ.

- *Mặt chủ quan*: Người thực hiện hành vi phạm tội được thực hiện dưới hình thức lỗi vô ý. Lỗi vô ý gồm vô ý do quá tự tin và vô ý do cầu thả.

- *Hình phạt của tội phạm*: Theo quy định tại Điều 204 BLHS về khung hình phạt cho tội này là:

1....thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến năm năm.

2. Phạm tội gây hậu quả nghiêm trọng hoặc gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm.

3. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm các công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

**** Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ (Điều 205 BLHS)***

Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là hành vi điều động hoặc giao cho người không có giấy phép hoặc bằng lái xe hay không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ do người đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS thực hiện một cách vô ý, xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ và xâm hại đến sức khỏe, tính mạng của công dân, tổ chức hoặc của nhà nước.

Các dấu hiệu pháp lý của tội này là:

- *Khách thể*: Khách thể của tội điều động hoặc giao cho người không

đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là sự an toàn giao thông đường bộ, ngoài ra, tính mạng, sức khỏe của nhân dân, tài sản của nhà nước, của tổ chức, của công dân bị hành vi phạm tội xâm hại đến.

- *Mặt khách quan:*

Hành vi trái pháp luật: Có hai hành vi trái pháp luật cấu thành theo quy định tại Điều 205 BLHS 1999 là:

+ Hành vi điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ: như điều động cho người không giấy phép lái xe hoặc người không đủ điều kiện khác điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

+ Hành vi giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ thể hiện ở hành vi giao cho người không giấy phép lái xe hoặc người không đủ điều kiện khác điều khiển phương tiện giao thông.

Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT-BCA-BQP-BTP-VKSNDTC-TANDTC đã giải thích rõ hơn về người không đủ điều kiện khác cụ thể:

Người không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật quy định tại khoản 1 Điều 205 BLHS là người không am hiểu các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ; người không đủ sức khỏe, độ tuổi để điều khiển phương tiện; người do tình trạng sức khỏe không thể tự chủ điều khiển được tốc độ; người đang trong tình trạng say do sử dụng ma túy, rượu, bia hoặc các chất mà sau khi sử dụng có biểu hiện say như người sử dụng ma túy, rượu, bia [22, Khoản 1, Điều 5].

Đối với tội này thiệt hại về tính mạng, thiệt hại nghiêm trọng về sức khỏe hoặc về tài sản là dấu hiệu bắt buộc trong cấu thành tội phạm.

Sự thiệt hại của xã hội: Xã hội phải gánh chịu những hậu quả bất lợi do hành vi trái pháp luật của chủ thể gây ra. Hậu quả đó có thể tính mạng, xâm

hại nghiêm trọng sức khỏe của người khác hoặc tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước.

Nếu gây thương tích cho một người phải từ 31% trở lên, nếu là thương tích cho nhiều người thì tổng thương tích của nhiều người đó phải từ 41% trở lên. Nếu là thiệt hại về tài sản thì thiệt hại đó phải từ 50 triệu đồng trở lên.

Mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật và sự thiệt hại của xã hội: Sự thiệt hại của xã hội là kết quả từ nguyên nhân do chủ thể có quyền điều động hoặc giao cho người khác điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra. Trong đó, cả hai chủ thể trên đều phải chịu trách nhiệm trước pháp luật do hậu quả của mình gây ra cho xã hội:

- + Người trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phải chịu TNHS về hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ với tình tiết định khung tăng nặng: “*Không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định...*”. Hành vi này được quy định tại điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS.

- + Người có quyền điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện Điều khiển phương tiện giao thông thì bị xử lý theo Điều 205 BLHS.

- *Chủ thể:* Chủ thể của tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là những người đủ độ tuổi và có năng lực chịu TNHS thực hiện một trong các hành vi sau:

- + Chủ thể là người có thẩm quyền trong việc điều động người không đủ điều kiện để điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ.

- + Chủ thể là người giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ.

- *Mặt chủ quan:* Tội phạm được thực hiện dưới hình thức lỗi vô ý. Lỗi vô ý thể hiện do quá tự tin hoặc do cầu thả.

Tuy nhiên, khi áp dụng điều luật này, còn phải xem xét lỗi của người được điều động:

Trường hợp người được điều động biết mình không có đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vẫn thực hiện theo sự điều động thì phải chịu trách nhiệm hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo Điều 202 Bộ luật hình sự nếu thỏa mãn các dấu hiệu khác của cấu thành tội phạm này. Trường hợp người được điều động đã đề đạt, từ chối thực hiện nhiệm vụ được giao nhưng vẫn phải chấp hành sự điều động đó thì họ không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm theo quy định tại Điều 202 Bộ luật hình sự [22, Khoản 1, Điều 5].

- *Hình phạt của tội phạm*: Theo quy định tại Điều 205 BLHS về khung hình phạt đối với tội này là:

1. ...thì bị phạt tiền từ ba triệu đồng đến ba mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến ba năm.
2. Phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm.
3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ năm năm đến mười hai năm.
4. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

*** *Tội tổ chức đua xe trái phép (Điều 206 BLHS)***

Tội tổ chức đua xe trái phép do người đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS thực hiện một cách cố ý thực hiện hành vi cầm đầu, chỉ huy, cường bức, đe dọa, lôi kéo, rủ rê người khác hoặc tạo điều kiện vật chất hoặc tinh thần cho người khác để họ tham gia vào việc đua trái phép các phương tiện

giao thông đường bộ như ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ, xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ, đe dọa sức khỏe, tính mạng hoặc tài sản của công dân, tổ chức, nhà nước.

Đây là quy định mới được trong BLHS năm 1999 để đấu tranh phòng và chống các hành vi tổ chức đua xe và đua xe trái phép.

Tội tổ chức đua xe và đua xe trái phép có các dấu hiệu pháp lý sau:

- *Khách thể*: Tội phạm xâm phạm trực tiếp sự an toàn giao thông đường bộ, xâm hại nghiêm trọng tới tính mạng, sức khỏe, tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước.

- *Mặt khách quan*:

Hành vi trái pháp luật: Hành vi trái pháp luật của chủ thể được thể hiện bằng hành vi tổ chức đua xe trái phép với tư cách của người chủ mưu, cầm đầu, lôi kéo kích động người khác đua xe.

Sự thiệt hại của xã hội: Tội phạm xâm hại đến sự an toàn giao thông đường bộ và gây ra sự thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước.

Thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác được hiểu là cuộc đua xe trái phép do người phạm tội tổ chức đã dẫn đến hậu quả thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản cho bất kỳ người nào, kể cả người đua xe trái phép [24, Điều 6]

Mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật và sự thiệt hại của xã hội: Sự thiệt hại của xã hội là kết quả từ nguyên nhân do chủ thể thực hiện hành vi tổ chức đua xe trái phép gây ra.

Ngoài ra, mặt khách quan còn thể hiện về thời gian, địa điểm, cách thức, thủ đoạn, phương thức đua xe v.v...

- *Chủ thể của tội phạm*: Chủ thể của tội phạm là người có đủ tuổi chịu

TNHS và có năng lực TNHS thực hiện hành vi tổ chức đua xe trái phép với tư cách của người chủ mưu, cầm đầu, lôi kéo kích động người khác đua xe. Người tổ chức có thể tham gia hoặc không tham gia cuộc đua xe trái phép.

- *Mặt chủ quan của tội phạm*: Tội tổ chức đua xe trái phép được thực hiện dưới hình thức lỗi cố ý. Lỗi cố ý bao gồm: Lỗi cố ý trực tiếp và lỗi cố ý gián tiếp.

- *Hình phạt*: Hình phạt của tội tổ chức đua xe trái phép được quy định tại Điều 206 BLHS 1999, cụ thể như sau:

1. ...thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ ba năm đến mười năm: a) Tổ chức đua xe có quy mô lớn; b) Tổ chức cá cược; c) Tổ chức việc chống lại người có trách nhiệm bảo đảm trật tự an toàn giao thông hoặc người có trách nhiệm giải tán cuộc đua xe trái phép; d) Tổ chức đua xe nơi tập trung đông dân cư; đ) Tháo dỡ các phương tiện an toàn khỏi phương tiện đua; e) Gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác; g) Tái phạm về tội này hoặc tội đua xe trái phép.

3. Phạm tội trong trường hợp tái phạm tội gây nguy hiểm hoặc gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ năm đến mười lăm năm.

4. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ mười hai năm hoặc tù chung thân.

5. Người phạm tội có thể còn bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng.

*** *Tội đua xe trái phép (Điều 207 BLHS)***

Tội đua xe trái phép là hành vi vi phạm pháp luật của người đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS điều khiển xe ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ mục đích cùng đua với người điều khiển xe khác mà không được phép của cơ quan có thẩm quyền với nhau thực hiện một cách cố ý, xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ và xâm hại đến sức khỏe, tính mạng hoặc tài sản của công dân, tổ chức hoặc nhà nước.

Tội đua xe trái phép có các dấu hiệu pháp lý sau:

- *Khách thể:*

Tội phạm xâm hại nghiêm trọng đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác, tổ chức, nhà nước.

- *Mặt khách quan:*

Hành vi trái pháp luật: Thể hiện ở hành vi tham gia đua xe trái phép, với tư cách là người tham gia trực tiếp điều khiển phương tiện đua xe trái phép trên các đường giao thông công cộng, trong thành phố, thị xã, thị trấn, khu đô thị.

Sự thiệt hại của xã hội: Tội phạm gây ra những thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác. Gây thiệt hại cho sức khỏe, tài sản của người khác khi:

a) Gây tổn hại cho sức khỏe của một người với tỷ lệ thương tật từ 11% đến dưới 31%; b) Gây tổn hại cho sức khỏe của hai người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 11%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 21% đến dưới 41%; c) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm triệu đồng đến dưới bảy mươi triệu đồng [22, Điều 7].

Mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật và sự thiệt hại của xã hội: Hành vi đua xe trái phép là nguyên nhân gây hậu quả thiệt hại về tính

mạng, sức khỏe, tài sản cho bất kỳ người nào, kể cả người tham gia đua xe trái phép cùng người đó.

- *Chủ thể*: Là tội phạm do người đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS thực hiện.

Nếu người phạm tội chưa gây thiệt hại cho sức khỏe, tài sản của người khác thì phải là người đã bị xử phạt hành chính về hành vi đua xe trái phép hoặc đã bị kết án về tội đua xe trái phép, chưa được xóa án tích mà còn vi phạm thì mới bị truy cứu TNHS về tội đua xe trái phép.

- *Mặt chủ quan*: Tội phạm được thực hiện dưới hình thức lỗi cố ý, tức là người phạm tội nhận thức rõ hành vi của mình là hành vi đua xe trái phép, thấy trước hậu quả của hành vi đó và mong muốn hậu quả xảy ra hoặc thấy trước hậu quả của hành vi đó có thể xảy ra, tuy không mong muốn nhưng vẫn có ý thức để mặc cho hậu quả xảy ra.

- *Hình phạt của tội phạm*: Theo quy định tại Điều 207 BLHS 1999 quy định về khung hình phạt đối với tội đua xe trái phép như sau:

1.thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến ba năm.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ hai năm đến bảy năm: a) Gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác; b) Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn; c) Tham gia cá cược; d) Chống lại người có trách nhiệm bảo đảm trật tự an toàn giao thông hoặc người có trách nhiệm giải tán cuộc đua xe trái phép; đ) Đua xe nơi tập trung đông dân cư; e) Tháo dỡ các thiết bị an toàn khỏi phương tiện đua; g) Tái phạm về tội này hoặc tội tổ

chức đua xe trái phép.

3. Phạm tội trong trường hợp phạm tội tái nguy hiểm hoặc gây hậu quả rất nghiêm trọng thì bị phạt tù từ năm năm đến mười lăm năm.

4. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ mười hai năm đến hai mươi năm.

5. Người phạm tội còn có thể bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến ba mươi triệu đồng.

2.2. Thực tiễn xét xử các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi từ năm 2011 đến 2015

Theo nghiên cứu của tác giả về số liệu thực tiễn xét xử các vụ án hình sự nói chung và các vụ án xét xử các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi trong 05 (năm) gần nhất từ năm 2011 đến năm 2015 cho thấy:

Trong các tội vi phạm về an toàn giao thông đường bộ diễn ra trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi thì chủ yếu là tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được tòa án cấp tỉnh và cấp huyện thụ lý và giải quyết.

Bảng 1: Thống kê các vụ án và bị cáo về tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong 05 năm (2011 - 2015) trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi

Năm	Tội vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (Điều 202)		Tổng số bị cáo phạm tội theo Điều 202	Tội giao xe cho người không đủ điều kiện điều khiển (Điều 205)
	Cấp huyện	Cấp tỉnh		
2011	73	0	81	0
2012	94	0	101	1
2013	69	10	80	0

2014	66	0	66	0
6 tháng 2015	36	0	36	0
Tổng	303	10	364	1

Nguồn: Văn phòng Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi

Như vậy, từ các số liệu thực tiễn xét xử đã nêu, cho phép rút ra những nhận xét sau đây:

Thứ nhất, Tổng số vụ án và tổng số bị cáo bị Tòa án đưa ra xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong thời gian 05 năm (2011 - 2015) trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi tập trung chủ yếu vào *tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ* (theo quy định tại Điều 202 BLHS) với tổng số 313 vụ án và 364 bị cáo. Tội giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ 1 vụ với 1 bị cáo (Điều 205 BLHS). Các tội Tòa án không đưa ra xét xử vụ án hay bị cáo nào: Tội cản trở giao thông đường bộ (Điều 203); tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn (Điều 204); tội tổ chức đua xe trái phép (Điều 206) và tội đua xe trái phép (Điều 207).

Thứ hai, Số lượng vụ án và số lượng bị cáo về tội vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cao nhất là năm 2012 với 94 vụ án và 101 bị cáo bị truy tố hình sự. Các năm còn lại có số lượng vụ án và bị cáo bị đưa ra xét xử ở mức trên dưới 70 vụ. Trong đó, các tòa án thường áp dụng khoản 1 Điều 202 hoặc điểm a khoản 2 Điều 202 của BLHS 1999 để xử phạt các bị cáo.

Thứ ba, Trong quá trình giải quyết các vụ án vi phạm trật tự an toàn giao thông, các Tòa án đã tăng cường phối hợp với các cơ quan tiến hành tố tụng, đối với những vụ án mà hồ sơ còn thiếu chặt chẽ, chưa đủ cơ sở vững chắc để xác định tội phạm, người phạm tội thì Tòa án kiên quyết trả hồ sơ để

điều tra bổ sung, nhằm đảm bảo việc xét xử đúng người, đúng tội, đúng pháp luật. Khi xét xử, Tòa án đã tạo điều kiện và bảo đảm cho những người tham gia tố tụng thực hiện đầy đủ các quyền và nghĩa vụ theo quy định của pháp luật. Hình phạt mà các Tòa án đã tuyên phạt đối với các bị cáo đảm bảo nghiêm minh, theo đúng chính sách hình sự của Nhà nước, vừa đảm bảo mục đích trừng trị, đồng thời cũng đề cao tính giáo dục và phòng ngừa tội phạm.

Thứ tư, Các hành vi vi phạm về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chủ yếu như: phóng nhanh vượt ẩu, thiếu quan sát gây tai nạn giao thông cho người khác; không đi đúng làn đường, phần đường; chuyển hướng không quan sát, không có tín hiệu xin đường; đi ngược chiều.

Thứ năm, Chủ thể thực hiện hành vi phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở nhiều độ tuổi khác nhau. Nhưng các vụ án có bị cáo là người chưa thành niên hoặc người chưa có bằng lái xe chiếm số lượng lớn. Các bị cáo hầu hết là chưa có tiền án tiền sự trước khi thực hiện hành vi phạm tội. Khi bị bắt, đều thành khẩn khai báo, tự nguyện khắc phục bồi thường một phần cho gia đình người bị hại.

Vụ án: Khoảng 23 giờ ngày 12/2/2010, Nguyễn Viết Lên (sinh ngày 26/5/1993) Điều khiển xe mô tô biển số 53P3-7362 của ông Huỳnh Châu (bố của Huỳnh Văn Khánh), trên xe trở Huỳnh Văn Khánh và Nguyễn Văn Đi trên đường tỉnh lộ 623C với vận tốc 65-75 Km. Khi đến đội 4, thôn 4, xã Nghĩa Đông, thành phố Quảng Ngãi, Lên thấy phía trước có một xe ô tô đi ngược chiều, nên Lên Điều khiển xe mô tô lách qua bên phải. Vì trời tối, không có đèn đường nên đã đâm vào chị Ngô Trần Thị Linh và Hạ Thạch Thị Liễu. Hậu quả chị Linh bị chết trên đường đi cấp cứu, chị Liễu bị gãy 4 chiếc răng. Lên bị Viện Kiểm sát thành phố Quảng Ngãi truy tố về tội vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS.

Tại bản án số 25/2010/HSST ngày 30/8/2010, Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi áp dụng điểm a khoản 2 Điều 202, điểm p khoản 1 Điều 46, Điều 69, Điều 74 BLHS tuyên phạt Nguyễn Viết Lên 30 tháng tù. Đồng thời án dụng Điều 298, 606, 610, 623 xử buộc ông Huỳnh Châu và vợ chồng ông Nguyễn Gia Tự, bà Trần Thị Lưu (bố mẹ Lên) có nghĩa vụ liên đới bồi thường cho gia đình chị Ngô Trần Thị Linh số tiền 23.230.000 đồng và cấp dưỡng cho 2 con của chị Linh đến khi thành niên mỗi tháng 1.460.000 đồng.

Vụ án: Sáng ngày 13/11/2014, Đinh Văn Riêng điều khiển xe mô tô mang BKS 76N1- 010.03 trên tuyến tỉnh lộ 623, thuộc địa phận thôn Bãi Màu, xã Sơn Tân, huyện Sơn Tây là đoạn đường cong cua, có biển báo nguy hiểm báo hiệu đường cong, gấp khúc, thế nhưng bị cáo Đinh Văn Riêng đã Điều khiển xe máy chạy lấn sang phần đường dành cho xe đi ngược chiều, gây tai nạn cho anh Đinh Văn Nấu. Hậu quả, anh Đinh Văn Nấu bị tử vong tại bệnh viện Đa Khoa tỉnh Quảng Ngãi vào ngày 14/11/2014. Tòa án nhân dân huyện Sơn Tây, tỉnh Quảng Ngãi đã tuyên phạt bị cáo Đinh Văn Riêng 24 tháng tù, được hưởng án treo và bồi thường cho gia đình bị hại.

Thứ sáu, Các chủ thể gây tai nạn giao thông có lỗi từ cả hai bên. Trên cơ sở xem xét lỗi của các chủ thể, tòa án tuyên xử mức hình phạt tương ứng.

Vụ án: Tại bản án số 09/2011/HSST ngày 28/3/2011 của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi xác định: Ngày 23/01/2009, sau khi uống bia tại nhà, Trần Mạnh (sinh năm 1990) tự ý lấy xe mô tô biển số 76X2 – 0047 của mẹ là bà Nguyễn Thị Tàu trở anh Trương Lâm Miên đi chơi. Khi đi đến tỉnh lộ 623C, Mạnh phóng nhanh nên mô tô chạy chao đảo trên đường. Cùng lúc đó, Võ Văn Trung (sinh năm 1977) chở mẹ là bà Nguyễn Thị Lập từ đường nhánh ra giáp đường tỉnh lộ 623C, Trung cho xe chạy ngược chiều sang bên trái, bật đèn xin nhanh bên trái. Trung điều khiển xe từ bên trái qua đến giữa đường và cách ngã ba khoảng 11,5m. Cùng lúc đó Mạnh điều khiển xe mô tô đến, do không quan sát nên hai xe đã va chạm vào nhau. Hậu quả cả 4 người trên xe

đều bị thương. Bà Lập bị chết, Trần Mạnh bị thương tật là 24%. Căn cứ vào mức độ lỗi của Mạnh và Trung, Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi tuyên phạt bị cáo Trần Mạnh 24 tháng tù; bị cáo Võ Văn Trung 18 tháng tù nhưng cho hưởng án treo, thời gian thử thách là 36 tháng tính từ ngày tuyên án. Đồng thời Tòa án cũng tuyên về mức bồi thường cho gia đình bị hại.

Thứ bảy, Sự thiệt hại của xã hội phải gánh chịu do hành vi phạm tội của các chủ thể vi phạm gây ra hầu hết là thiệt hại tính mạng cho những người cùng tham gia giao thông. Đặc biệt, có những vụ án nhiều người chết hoặc bị thương tật. Ngoài ra, còn các vụ án thiệt hại về sức khỏe hoặc tài sản của người khác.

Vụ án: Khoảng 12 giờ 30 phút ngày 24/7/2011, Phạm Khoa Phú (sinh ngày 14/2/1978) điều khiển ô tô khách BKS 77H -8887 từ hướng Nam ra Bắc trên trục quốc lộ 1A, khi đến địa phận thôn Diên Trường, xã Phổ Khánh, huyện Đức Phổ, Phú điều khiển xe ô tô vượt xe ô tô tải cùng chiều phía trước, cùng lúc này ô tô 92B – 00039 do Nguyễn Văn Tư điều khiển từ hướng Bắc vào, do khoảng cách gần, không xử lý kịp nên Phú đánh tay lái vào phần đường xe thô sơ và người đi bộ phía Tây, Tư điều khiển tông thẳng vào hông phải xe ô tô 77H – 8887 gây tai nạn. Hậu quả xảy ra Phú bị thương, hành khách trên xe 77H – 8887 gồm Lưu Thị Vĩ Lệ bị chết tại chỗ, Huỳnh Quốc Dũng bị chết tại bệnh viện, những người khác bị thương tật từ 33% đến 64%. Hai xe ô tô bị hư hỏng.

Tại Bản án hình sự sơ thẩm số 69/2012/HSST ngày 7/12/2012 của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi tuyên phạt Phạm Khoa Phú phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ 9 năm tù. Ngoài ra, còn tuyên về phần dân sự, án phí. Do bị cáo Phạm Phú Khoa kháng cáo xin giảm nhẹ hình phạt, ngày 30/01/2013, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi không chấp nhận kháng cáo, giữ nguyên bản án hình sự sơ thẩm số

69/2012/HSST của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi (Bản án số 59/2013/HSPT ngày 30/01/2013).

Thứ tám, Mức hình phạt cho các bị cáo chủ yếu là hình phạt tù có thời hạn hoặc cho hưởng án treo. Mức hình phạt tù có thể cao đến 9 năm (Bản án số 59/2013/HSPT); có thể là 12 tháng tù hoặc 6 tháng tù hoặc cho hưởng án treo.

Thứ chín, Trong các vụ án, tòa án đã xét xử vụ án liên quan đến tội “*giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*” với mức hình phạt 12 tháng tù nhưng cho hưởng án treo.

Vụ án: Khoảng 18 giờ ngày 23/6/2012, Bà Trần Thị Minh Mẫn bảo con trai là Nguyễn Nhật Tuấn (Tuấn chưa đủ 18 tuổi, chưa có giấy phép lái xe) điều khiển xe mô tô BKS 76U1-2961 chở bà Mẫn đi đám tang. Tuấn điều khiển xe đến trước khu vực chợ Gò Quán thì phát hiện phía trước cách khoảng 6m có người đi bộ trên vạch sơn dành cho người đi bộ, Tuấn vẫn điều khiển xe với tốc độ bình thường, lúc cách người đi bộ khoảng 3m thì có 1 chiếc ô tô đi ngược chiều pha đèn chiếu sáng, Tuấn lách xe qua bên phải để tránh người đi bộ và ô tô ngược chiều, nhưng do khoảng cách giữa xe của Tuấn và người đi bộ quá gần nên tay lái phía trái của Tuấn va vào người đi bộ làm người này ngã xuống đường. Hậu quả người đi đường bị chết tại bệnh viện.

Bản cáo trạng số 1288/HSĐT ngày 26/11/2012 của Viện kiểm sát nhân dân thành phố Quảng Ngãi truy tố bị cáo Nguyễn Nhật Tuấn về tội “vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”; Truy tố bà Trần Thị Minh Mẫn về tội “Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” theo khoản 1 Điều 205 BLHS 1999.

Tại bản án số 04/2013/HSST ngày 17/01/2013, Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi đã tuyên phạt Nguyễn Nhật Tuấn 18 tháng tù cho hưởng án treo. Trần Thị Minh Mẫn 12 tháng tù cho hưởng án treo. Ngoài ra, Tòa án không xem xét về bồi thường dân sự vì gia đình người bị hại không có yêu cầu.

2.3. Những tồn tại, hạn chế và thiếu sót trong xét xử các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi và những nguyên nhân của tồn tại, thiếu sót đó

Trong quá trình xét xử các vụ án liên quan đến các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi những năm qua cũng phát sinh những khó khăn, vướng mắc, thiếu sót.

2.3.1. Những khó khăn, vướng mắc về áp dụng pháp luật trong hoạt động xét xử các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ

Trong quá trình truy tố, điều tra, xét xử các vụ án hình sự liên quan đến tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ các cơ quan tiến hành tố tụng gặp không ít những vướng mắc, khó khăn khi áp dụng các quy định pháp luật về hình sự.

Thứ nhất, về áp dụng tình tiết giảm nhẹ theo khoản 1 Điều 46 BLHS:

Hiện nay, một số quy định về tình tiết giảm nhẹ tại khoản 1 Điều 46 BLHS 1999 vẫn còn nhiều cách hiểu khác nhau và vẫn chưa có văn bản hướng dẫn cụ thể để áp dụng thống nhất.

Cụ thể như tại điểm p Điều 46 BLHS 1999 “*Người phạm tội thành khẩn khai báo, ăn năn hối cải*”, có hai quan điểm khác nhau về vấn đề này:

Quan điểm thứ nhất: cho rằng trong điểm p này có hai tình tiết giảm nhẹ, đó là tình tiết “*Người phạm tội thành khẩn khai báo*”, nghĩa là khai báo đúng thực tế, đầy đủ về hành vi phạm tội của mình, về động cơ, mục đích phạm tội và tình tiết “*Người phạm tội ăn năn hối cải*”, nghĩa là người phạm tội nhận thức được hành vi phạm tội của mình là sai trái, cảm thấy hối hận và mong muốn sửa chữa sai phạm.

Quan điểm thứ hai: cho rằng điểm p khoản 1 Điều 46 BLHS 1999 chỉ có một tình tiết giảm nhẹ, vì nội hàm của từ “*thành khẩn khai báo*” và từ “*ăn năn hối cải*” chỉ mang một nghĩa.

Theo Đại từ điển tiếng Việt do Nguyễn Như Ý chủ biên, xuất bản năm 1999, giải thích như sau: “*thành khẩn*” có nghĩa là hết sức thành thật với mong

muốn được tiến bộ khi tự phê bình hoặc tiếp thu phê bình; “khai báo” có nghĩa là khai với nhà chức trách những việc có liên quan tới mình hoặc mình biết được; “ăn năn” nghĩa là cảm thấy day dứt, giày vò trong lòng về lỗi lầm đã mắc phải; “hồi cải” nghĩa là ân hận và mong muốn được sửa chữa.

Ngày 09/4/2012, Viện kiểm sát nhân dân tối cao ban hành Công văn số 994/VKSTC-V3 hướng dẫn áp dụng tình tiết giảm nhẹ trong BLHS quy định tại các điểm b, p, g khoản 1 Điều 46 BLHS 1999, tuy nhiên văn bản này chỉ mang tính hướng dẫn pháp luật trong ngành nên việc áp dụng còn tùy tiện gây bất lợi cho người phạm tội.

Mặc khác, Điều 46 BLHS 1999 không đưa ra khái niệm, mà chỉ liệt kê các tình tiết giảm nhẹ. Điều này khiến việc áp dụng các tình tiết giảm nhẹ có thể thực hiện một cách tùy tiện, dẫn đến không có sự bình đẳng giữa những người phạm tội.

Ngoài ra, Điều 47 của BLHS 1999 về quyết định hình phạt nhẹ hơn quy định của Bộ luật quy định *“Khi có ít nhất hai tình tiết giảm nhẹ quy định tại khoản 1 Điều 46 của Bộ luật này, Tòa án có thể quyết định một hình phạt dưới mức thấp nhất của khung hình phạt...”*. Quy định này đã tạo nên hai cách hiểu khác nhau trong thực tiễn áp dụng:

Cách hiểu thứ nhất: cho rằng hai tình tiết của khoản 1 Điều 46 phải là hai điểm thuộc khoản 1 Điều 46;

Cách hiểu thứ hai: cho rằng chỉ cần hai tình tiết giảm nhẹ thuộc khoản 1 Điều 46 không nhất thiết ở hai điểm khác nhau, có thể cùng một điểm được quy định ghép nhiều tình tiết.

Đến nay chưa có văn bản giải thích chính thống của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Trước khi có văn bản giải thích của cơ quan có thẩm quyền, các cơ quan tổ tụng hình sự cần nghiên cứu kỹ cấu trúc Điều văn, ý nghĩa của từng quy định để áp dụng chính xác, tránh trường hợp gây bất lợi cho người phạm tội.

Thứ hai, Vấn đề trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người có lỗi nhưng đã chết:

Bồi thường thiệt hại là một trong những vấn đề phải giải quyết trong vụ án hình sự có liên quan đến xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, tài sản của con người... Trong các vụ án về tội “*Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*” quy định tại Điều 202 BLHS và đã có nhiều vụ án Tòa án cấp phúc thẩm hủy về phần dân sự, do tuyên về chủ thể bồi thường thiệt hại không đúng.

Ví dụ: Ngày 18/7/2014, tại đoạn ngã tư giao giữa đường quốc lộ 1 và đường Lê Thánh Tôn, phường Nghĩa Chánh, thành phố Quảng Ngãi. Người điều khiển xe máy (anh A) đi quá tốc độ cho phép đâm vào người điều khiển xe máy B, dẫn tới B bị thương gãy chân phải và chấn thương ở đầu, A chết tại chỗ. Tai nạn xảy ra do lỗi của người đi xe máy A nhưng đã chết. B bị thương, nghĩa là bị thiệt hại về sức khỏe và theo nguyên tắc của pháp luật dân sự thuộc trường hợp bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, người có lỗi gây ra thiệt hại phải bồi thường cho người bị thiệt hại. Nhưng người có lỗi trong vụ việc nêu trên đã chết, như vậy trách nhiệm bồi thường thiệt hại có phát sinh nếu người gây thiệt hại vẫn có tài sản để lại thừa kế?

Về vấn đề này cũng đã có một số quan điểm khác nhau:

Quan điểm thứ nhất: Cho rằng căn cứ vào Mục I Nghị quyết 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao, Điều 374 Bộ luật dân sự về căn cứ chấm dứt nghĩa vụ dân sự, Điều 604 Bộ luật dân sự về căn cứ phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại; Điều 605 Bộ luật dân sự về nguyên tắc bồi thường thiệt hại và Điều 606 Bộ luật dân sự về năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại của cá nhân thì không có căn cứ để loại trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với người gây thiệt hại hiện đã chết. Người nào do lỗi cố ý hoặc lỗi vô ý xâm phạm tính

mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín, tài sản, quyền, lợi ích hợp pháp khác của cá nhân, xâm phạm danh dự, uy tín, tài sản của pháp nhân hoặc chủ thể khác mà gây thiệt hại thì phải bồi thường dựa trên nguyên tắc thì thiệt hại phải được bồi thường toàn bộ và kịp thời và không thuộc trường hợp “*Bên có nghĩa vụ là cá nhân chết hoặc là pháp nhân, chủ thể khác chấm dứt mà nghĩa vụ phải do chính cá nhân, pháp nhân, chủ thể đó thực hiện*”. Về trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng phát sinh khi có đủ các căn cứ: Phải có thiệt hại xảy ra, phải có hành vi trái pháp luật, phải có mối quan hệ nhân quả giữa thiệt hại xảy ra và hành vi trái pháp luật, phải có lỗi (cố ý hoặc lỗi vô ý) của người gây thiệt hại. Trên cơ sở đó, khoản 1 Điều 637 BLDS 2005 quy định “*Những người hưởng thừa kế có trách nhiệm thực hiện nghĩa vụ tài sản trong phạm vi di sản do người chết để lại, trừ trường hợp có thoả thuận khác*”. Như vậy, trường hợp người điều khiển xe máy A có di sản để lại, mà người bị thiệt hại yêu cầu bồi thường thiệt hại do lỗi của A gây ra thì B vẫn được bồi thường trong phạm vi giá trị di sản mà A để lại.

Quan điểm thứ hai: Cho rằng người đi xe máy A đã chết tức là không có năng lực hành vi dân sự khi người bị thiệt hại yêu cầu bồi thường, vì vậy nghĩa vụ dân sự không thể phát sinh đối với người không có năng lực hành vi dân sự. Như vậy, trong trường hợp này trách nhiệm dân sự của một người chết không thể phát sinh. Không thể dùng di sản thừa kế của người đó để bồi thường thiệt hại cho người bị thiệt hại.

Theo tác giả, trách nhiệm bồi thường vẫn phát sinh vì đây không phải là nghĩa vụ phải do chính cá nhân đó thực hiện. Nếu người gây thiệt hại vẫn còn di sản thừa kế thì dù thuộc trường hợp thừa kế theo di chúc hay thừa kế theo pháp luật thì vẫn phải thực hiện nghĩa vụ tài sản do người chết để lại và người bị thiệt hại chỉ có thể yêu cầu bồi thường trong phạm vi di sản thừa kế. Khi

giải quyết vụ án, tòa án đảm bảo các quyền lợi hợp pháp của thân nhân người bị hại đáng được hưởng.

Thứ ba, về cách xác định các loại phương tiện giao thông đường bộ:

Khoản 17 Điều 3 Luật Giao thông đường bộ quy định: “*Phương tiện giao thông đường bộ gồm phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ*”. Tại khoản 18 Điều 3 của Luật này quy định có tính liệt kê phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Trong khi đó, tại khoản 21 của Điều 3 quy định: “*Phương tiện tham gia giao thông đường bộ gồm phương tiện giao thông đường bộ và xe máy chuyên dùng*”.

Quy định tại Điều 202 BLHS 1999 không thống nhất với nội dung của một số quy định Luật giao thông đường bộ cũng như các văn bản hướng dẫn áp dụng, do vậy thực tiễn xét xử có quan điểm khác nhau về việc định tội danh với người vi phạm quy định về điều khiển phương tiện là xe máy chuyên dụng, như: Ô tô chữa cháy; ô tô quét đường; ô tô hút chất thải; ô tô trộn vữa; ô tô trộn bê tông; ô tô bơm bê tông; ô tô cần cẩu; ô tô thang; ô tô khoan; ô tô cứu hộ giao thông; ô tô chuyên dùng loại khác như ô tô truyền hình lưu động, ô tô đo sóng truyền hình lưu động, ô tô kiểm tra và bảo dưỡng cầu, ô tô kiểm tra cáp điện ngầm gây ra hậu quả nghiêm trọng.

Quan điểm thứ nhất: Cho rằng, Điều 202 BLHS chỉ quy định và xử phạt đối với người có hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra hậu quả nghiêm trọng, mà phương tiện giao thông đường bộ phải được hiểu là loại phương tiện được quy định tại khoản 17 Điều 3 của Luật giao thông đường bộ.

Quan điểm thứ hai: Cho rằng bất kể phương tiện gây tai nạn là xe cơ giới hoặc xe thô sơ hay xe chuyên dùng, tham gia giao thông mà gây tai nạn với hậu quả nghiêm trọng thì đều có thể áp dụng Điều 202 BLHS để điều tra, truy tố và xét xử. Hoặc với trường hợp người điều khiển phương tiện giao

thông đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng mà không phải khi họ tham gia giao thông trên đường (lái xe trong sân nhà, trong gara,...) cũng có những ý kiến trái chiều nhau về việc định tội danh.

Do vậy, nếu tên tội danh của Điều 202 BLHS 1999 được sửa đổi quy định theo hướng “Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ”, thì chắc chắn rằng sẽ không có những vướng mắc trên.

Thứ tư, về quy định “không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định” quy định tại điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS.

Tại khoản 8 Điều 1 của Thông tư liên tịch 09/2013/TTLT có hướng dẫn về tình tiết không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS.

Thực tiễn xét xử của tòa án phát sinh vướng mắc, khó khăn, như: Tại thời điểm người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây hậu quả chết người, không có giấy phép lái xe theo quy định do trước đó họ đã bị kẻ trộm lấy cắp giấy phép lái xe và giấy tờ tùy thân khác, (có xác nhận của cơ quan có thẩm quyền), khi xét xử có Tòa án áp dụng tình tiết quy định tại điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS đối với bị cáo, có Tòa án lại không áp dụng mà chỉ xét xử như người vi phạm theo khoản tương ứng mà Điều luật quy định (khoản 1 Điều 202).

Như vậy, với trường hợp người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ đã có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định nhưng giấy phép hoặc bằng lái xe đã bị mất, thì cơ quan tiến hành tố tụng phải xác minh họ có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định hay không, nếu đúng việc mất giấy phép hoặc bằng lái xe của họ là sự thật thì chỉ nên truy tố, xét xử như người vi phạm theo khoản tương ứng mà điều luật quy định (khoản 1 Điều 202) là phù hợp nhất.

Thứ năm, về trường hợp chủ thể thực hiện “phạm tội trong tình trạng có sử dụng rượu, bia ...” theo điểm b khoản 2 Điều 202 BLHS 1999.

Theo quy định tại Điều 8 của Luật Giao thông đường bộ quy định cấm người lái xe sử dụng chất kích thích: *“cấm lái xe khi trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/01 lít khí thở hoặc có chất kích thích khác mà pháp luật cấm”* (khoản 7 và khoản 8 Điều 8).

Tuy nhiên, điểm b khoản 2 Điều 202 BLHS 1999 quy định trường hợp phạm tội *“trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá quy định hoặc có sử dụng các chất kích thích mạnh khác mà pháp luật cấm sử dụng”* nhưng lại không quy định định lượng cụ thể.

Trong thực tiễn xét xử, các cơ quan tiến hành tố tụng chưa được trang bị đầy đủ các thiết bị chuyên dụng để đo nồng độ các chất đó trong máu của người vi phạm nên mặc dù có nhận định bị cáo lúc phạm tội có uống rượu bia. Do đó, cần phải sửa đổi thống nhất giữa BLHS và Luật giao thông đường bộ.

Thứ sáu, khó khăn khi áp dụng điểm c khoản 2 Điều 202 BLHS về “gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm”.

Trên thực tế, có những trường hợp bỏ chạy vì lý do bị đe dọa đến tính mạng nhưng lại đến cơ quan công an gần nhất để khai báo, thì cũng là bỏ chạy nhưng không phải để trốn tránh trách nhiệm. Vì vậy, trong tình huống này, người phạm tội không hề có ý định trốn tránh trách nhiệm của mình, mà chỉ làm muốn bỏ chạy khỏi hiện trường, nhằm tránh sự đe dọa của người nhà nạn nhân hoặc những người khác. Tình tiết này cần phải giải thích rõ như thế nào là bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm.

2.3.2. Những tồn tại, thiếu sót trong hoạt động xét xử của Tòa án về tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ

Thứ nhất, bản án hình sự sơ thẩm bị hủy vì vi phạm pháp luật nghiêm trọng trong đánh giá chứng cứ, lời khai trong vụ án

Vụ án: Vào lúc 20 giờ ngày 14/02/2011, Phạm Ngọc Tuấn sinh năm 1989 (ở huyện Ba Tơ, Quảng Ngãi) điều khiển xe mô tô biển kiểm soát 76V7-

4517, chở sau Phạm Ngọc Hải – sinh năm 1994 là em ruột Tuấn, từ hướng tây xuống đông trên trục đường QL24. Khi đến địa phận thuộc thôn Vạn Lý, xã Phổ Phong, huyện Đức Phổ thì va chạm bà Phan Thị Khuyển sinh năm 1936, đang dắt xe đạp đi sát lề đường cùng chiều, làm cho bà Khuyển ngã xuống đường chấn thương. Bà Phan Thị Khuyển được đưa đi cấp cứu, đến ngày 15/02/2011 thì chết tại bệnh viện. Phạm Ngọc Tuấn bị truy tố về tội: “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” theo quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS.

Bản án hình sự sơ thẩm số 33/2014/HSST ngày 11/9/2014 của Tòa án nhân dân huyện Đức Phổ, tỉnh Quảng Ngãi tuyên xử bị cáo Phạm Ngọc Tuấn phạm tội “Vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”. Áp dụng khoản 1 Điều 202; điểm b khoản 1, 2 Điều 46 BLHS xử phạt Phạm Ngọc Tuấn là 01 (một) năm tù.

Ngày 22/9/2014, Phạm Ngọc Tuấn có đơn kháng cáo kêu oan, vì cho rằng người Điều khiển xe gây ra tai nạn làm chết bà Khuyển là Phạm Ngọc Hải em ruột của bị cáo chứ không phải do bị cáo gây ra.

Tại phiên tòa phúc thẩm ngày 03/02/2015, đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Quảng Ngãi thực hành quyền công tố và kiểm sát xét xử phúc thẩm đề nghị hủy án sơ thẩm để điều tra, xét xử lại. Hội đồng xét xử phúc thẩm chấp nhận và hủy toàn bộ bản án hình sự sơ thẩm giao hồ sơ vụ án về cấp sơ thẩm điều tra, xét xử lại.

Đây là vụ án mà cấp sơ thẩm đã vi phạm nghiêm trọng trong việc đánh giá chứng cứ, cấp sơ thẩm chỉ dựa vào chứng cứ là những lời khai của người làm chứng gián tiếp để kết tội bị cáo; cấp sơ thẩm chỉ tập trung vào tìm chứng cứ buộc tội đối với bị cáo mà chưa xem xét, đánh giá một cách đầy đủ, toàn diện, khách quan tất cả các chứng cứ gỡ tội đối với bị cáo.

Bởi từ khi vụ tai nạn xảy ra đến lúc khởi tố điều tra, truy tố, xét xử sơ thẩm và tại phiên tòa phúc thẩm, bị cáo Tuấn đều một mực kêu oan: bị cáo không trực tiếp điều khiển xe 76V7-4517 chở Hải gây ra tai nạn, mà do em ruột của bị cáo trực tiếp điều khiển xe chở bị cáo gây tai nạn làm bà Khuyến chết. Chính Hải từ khi vụ tai nạn xảy ra đến giai đoạn điều tra, truy tố xét xử sơ thẩm và tại phiên tòa phúc thẩm cũng thừa nhận mình là người trực tiếp điều khiển xe mô tô biển số 76V7-4517 chở anh ruột là Tuấn ngồi sau va vào người bà Khuyến đang dắt xe đạp làm bà Khuyến chết.

Những người làm chứng khác cũng có lời khai về việc Hải mới làm người điều khiển và đâm vào bà Khuyến. Nhưng tại phiên tòa sơ thẩm toàn bộ những người làm chứng mà cấp sơ thẩm căn cứ để buộc tội bị cáo đều vắng mặt nhưng vẫn đưa bị cáo ra xét xử là vi phạm nghiêm trọng Điều 184 Bộ luật tố tụng hình sự.

Vì vậy, tại Bản án số 44/2015/HSPT ngày 03/2/2015, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi đã tuyên hủy toàn bộ bản án hình sự sơ thẩm số 33/2014/HSST ngày 11/9/2014, giao hồ sơ vụ án cho Viện Kiểm sát huyện Đức Phổ để điều tra lại theo thủ tục chung.

Thứ hai, không đảm bảo sự thật khách quan của vụ án do chưa điều tra đầy đủ đã truy tố, xét xử:

Vụ án: Theo bản cáo trạng của Viện kiểm sát nhân dân huyện Nghĩa Hành: Khoảng 12h ngày 24/01/2010 Lê Tấn Tùng, Đoàn Thanh Tú và Nguyễn Duy Quang cùng một số bạn học khác đến nhà Mai Anh Tuấn dự tiệc cưới của chị gái Tuấn. Khoảng 12h cùng ngày, Tùng mượn xe anh Mai Anh Tuấn, nhưng Tuấn không cho, Tùng tự ý móc túi quần Tuấn lấy chìa khóa xe của Tuấn và Điều khiển xe mô tô BKS 76H2-1176 của Tuấn đi cùng Tú đến nhà bố mẹ Tú. Lúc quay lại, Tùng điều khiển xe chở Quang ngồi giữa, Tú ngồi sau đi xuống quán ông Long ở Thôn Bàn Thới, xã Hành Thiện chơi điện

tử. Đến đoạn đường liên huyện thuộc thôn Tân Phú 1, xã Hành Tín Tây, huyện Nghĩa Hành, Tùng điều khiển xe đi không đúng phần đường nên đã tông vào ông Võ Như Trình đang đi bộ. Hậu quả ông Trình chết ngay tại chỗ, Tùng, Quang, Tú bị văng ra khỏi xe và bị thương tích.

Tại Bản án hình sự sơ thẩm số 23/2013/HSST ngày 26/9/2013 của Tòa án nhân dân huyện Nghĩa Hành tuyên bố bị cáo Lê Tấn Tùng phạm tội “vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”. Xử phạt Lê Tấn Tùng 30 tháng tù và buộc Lê Tấn Tùng phải bồi thường cho gia đình bị hại số tiền 47 triệu đồng. Buộc ông Mai Thanh Bình và anh Mai Anh Tuấn bồi thường mỗi người là 23,5 triệu đồng.

Ngày 09/10/2013, Lê Tấn Tùng kháng cáo kêu oan. Gia đình bị hại và người liên quan kháng cáo về phần bồi thường.

Ngày 23/01/2014, Hội đồng xét xử phúc thẩm nhận định: Tổng hợp các tài liệu, chứng cứ trong vụ án cho thấy một số nội dung của vụ án chưa Điều tra làm rõ. Việc Điều tra chưa đầy đủ mà truy tố, xét xử Lê Tấn Tùng phạm tội “Vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” là chưa bảo đảm sự thật khách quan của vụ án. Nhận thấy việc Điều tra ở cấp sơ thẩm không đầy đủ mà cấp phúc thẩm không thể bổ sung được và để đảm bảo cho việc truy tố, xét xử đúng người, đúng tội. Về phần bồi thường thiệt hại, việc xác định cụ thể trách nhiệm bồi thường và mức bồi thường sẽ được cấp sơ thẩm xem xét lại khi vụ án được giải quyết lại.

Tại Bản án hình sự phúc thẩm số 57/2014/HSPT ngày 23/01/2014, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi quyết định hủy toàn bộ bản án hình sự sơ thẩm số 23/2013/HSST ngày 26/9/2013 của Tòa án nhân dân huyện Nghĩa Hành, tỉnh Quảng Ngãi. Giao hồ sơ cho Viện kiểm sát nhân dân huyện Nghĩa Hành, tỉnh Quảng Ngãi để điều tra lại theo thủ tục chung.

Ở vụ án này, tòa án sơ thẩm cũng có các sai lầm, thiếu sót nghiêm trọng về cả thủ tục tố tụng, xác định tư cách người tham gia tố tụng và quyết định bồi thường thiệt hại.

Thứ ba, bản án sơ thẩm định tội quá nặng, quá nghiêm khắc cho bị cáo

Vụ án: Khoảng 17 giờ ngày 14/11/2010, sau khi dự lễ liên hoan đại hội khu dân cư, Hồ Văn Thu về nhà nhìn thấy con bị bệnh, nên điều khiển xe mô tô BKS 60M9-3479 nhưng không có giấy phép lái xe để mua thuốc chữa bệnh. Do trời tối lại có mưa, Thu không đội mũ bảo hiểm nên mức mưa tạt vào mắt. Đến đoạn đường thuộc địa phận thôn Phú An, xã Trà Phú, huyện Trà Bồng thì ánh đèn xe mô tô do anh Hồ Văn Luyện đang chạy ngược chiều chiếu thẳng vào mắt, làm cho anh Thu không nhìn rõ đường đi. Do hạn chế tầm nhìn, mất phương hướng nên Thu không làm chủ tốc độ, đã điều khiển xe mô tô lấn sang phần đường của làn xe ngược chiều nên tông vào xe mô tô do anh Hồ Văn Luyện đang điều khiển chạy ngược chiều. Hậu quả anh Luyện ngã xuống đường và chết ngay sau đó.

Tại Bản án hình sự sơ thẩm số 07/2011/HSST ngày 20/7/2011, tòa án nhân dân huyện Trà Bồng quyết định tuyên bố bị cáo Hồ Văn Thu phạm tội “vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”. Áp dụng điểm a khoản 2 Điều 202; điểm b, p khoản 1, khoản 2 Điều 46, Điều 33 BLHS xử phạt Hồ Văn Thu 36 tháng tù.

Ngày 22/7/2011, Hồ Văn Thu có đơn kháng cáo xin giảm nhẹ hình phạt. Nhận định tại phiên tòa phúc thẩm, Hội đồng xét xử phúc thẩm cho rằng: Bản án hình sự sơ thẩm xử phạt bị cáo 36 tháng tù là có phần nghiêm khắc vì bị cáo đã khắc phục một phần bồi thường về dân sự cho người bị hại, bản thân thành khẩn khai báo, ăn năn hối cải, bị cáo là người đồng bào dân tộc thiểu số, nên bị cáo có các tình tiết giảm nhẹ theo điểm b, p khoản 1, khoản 2 Điều 46 BLHS, nên xem xét giảm nhẹ áp dụng Điều 47 BLHS xét xử

bị cáo dưới khung hình phạt cũng đủ răn đe, giáo dục. Do đó, chấp nhận một phần kháng cáo của bị cáo, giảm một phần hình phạt cho bị cáo.

Tại Bản án hình sự phúc thẩm số 146/2011/HSPT ngày 13/9/2011, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi đã sửa bản án hình sự sơ thẩm số 07/2011/HSST ngày 20/7/2011, xử phạt Hồ Văn Thu 18 (mười tám) tháng tù.

Thứ tư, chưa thống nhất trong xét xử về hình phạt tù có thời hạn hay hưởng án treo:

Vụ án: Bản án hình sự sơ thẩm số 09/2011/HSST ngày 19/4/2011 của Tòa án nhân dân huyện Bình Sơn, tỉnh Quảng Ngãi đã tuyên bố bị cáo Nguyễn Văn Ảnh phạm tội: “Vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”. Xử phạt bị cáo 01 năm tù. Ngày 26/4/2011 và ngày 29/4/2011 bị cáo Nguyễn Văn Ảnh và gia đình người bị hại có kháng cáo xin cho bị cáo được hưởng án treo.

Sau khi xem xét chứng cứ, tài liệu trong vụ án, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi tại Bản án hình sự phúc thẩm số 117/2011/HSPT ngày 24/6/2011 đã chấp nhận một phần kháng cáo, tuyên xử Nguyễn Văn Ảnh 06 tháng tù, nhưng lại không cho bị cáo được hưởng án treo.

Vụ án: Bản án hình sự sơ thẩm số 16/2010/HSST ngày 30/6/2010 của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi đã quyết định bị cáo Phạm Hồng Vân phạm tội “vi phạm quy định về điều khiển giao thông đường bộ”. Xử phạt Phạm Hồng Vân 12 tháng tù. Ngày 07/7/2010, Phạm Hồng Vân có kháng cáo xin giảm nhẹ hình phạt và xin được hưởng án treo.

Tại Bản án hình sự phúc thẩm số 74/2010/HSPT của Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi ngày 21/9/2010 đã chấp nhận kháng cáo, sửa bản án hình sự sơ thẩm số 16/2010/HSST ngày 30/6/2010 của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi xử phạt Phạm Hồng Vân 12 tháng tù nhưng cho hưởng án treo.

Vụ án: Theo Bản án hình sự sơ thẩm số 51/2012/HSST ngày 14/8/2012 của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi quyết định tuyên phạt Huỳnh Hữu Đường phạm tội “vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”. Xử phạt Huỳnh Hữu Đường 06 tháng tù.

Mặc dù bị cáo có các tình tiết giảm nhẹ TNHS, hoàn toàn có thể tuyên cho bị cáo hưởng án treo, nhưng Tòa án vẫn tuyên bị cáo chịu hình phạt 06 tháng tù là không hợp lý, chưa phù hợp cho bị cáo.

Thứ năm, cơ quan xét xử chưa xem xét đúng phần bồi thường dân sự trong vụ án:

Vụ án: Bản án hình sự sơ thẩm số 17/2010/HSST ngày 20/4/2010 của Tòa án nhân dân huyện Tư Nghĩa quyết định xử phạt bị cáo Nguyễn Phòng 39 tháng tù do phạm tội “vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” và Buộc Nguyễn Phòng và Nguyễn Ánh cùng liên đới bồi thường cho anh Lê Văn Phúc (bị thương tật là 65%) số tiền là 57.163.254 đồng.

Tuy nhiên, bản án hình sự sơ thẩm không xem xét, tính toán khoản tiền bồi thường theo đúng quy định của pháp luật. Không xem xét các khoản như: Tiền mất thu nhập không lao động được để phục hồi sức khỏe sau khi ra viện; Tiền bù đắp tổn thất về tinh thần bằng 30 tháng lương tối thiểu; Tiền thẩm mỹ lại mặt do gãy xương quay, gãy xương sọ trán, biến dạng mặt....

Vì vậy, tại Bản án 52/2010/HSPT của Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi ngày 19/7/2010 đã sửa một phần bản án sơ thẩm về phần bồi thường dân sự. Trong đó, bị cáo Nguyễn Phòng và Nguyễn Ánh phải liên đới bồi thường thiệt hại cho anh Lê Văn Phúc với tổng số tiền là 84.363.254 đồng.

2.3.3. Nguyên nhân dẫn đến những tồn tại trong xét xử các vụ án vi phạm an toàn giao thông đường bộ

Thứ nhất, do những bất cập, vướng mắc trong áp dụng các quy định pháp luật hình sự về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Những bất cập, vướng mắc của các quy định pháp luật về hình sự đã được tác giả đề cập tại mục 2.3.1. Do đó, định hướng sửa đổi BLHS sắp tới, cần phải định rõ hơn trong Điều luật về các vấn đề này, để các cơ quan tiến hành tố tụng áp dụng pháp luật được thống nhất.

Thứ hai, do bất cập trong xác định tư cách của những người tham gia tố tụng trong các vụ án về tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Tư cách của những người tham gia vụ án hình sự có thể là người bị hại, nguyên đơn dân sự, bị đơn dân sự, người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan đến vụ án và người đại diện của họ.

Việc xác định sai tư cách người tham gia vụ án hình sự là vi phạm nghiêm trọng thủ tục tố tụng, ảnh hưởng đến sự thật khách quan của vụ án. Trong Bản án hình sự sơ thẩm 23/2013/HSST ngày 26/9/2013 của Tòa án nhân dân huyện Nghĩa Hành nêu trên, đã xác định sai tư cách của ông Mai Thanh Bình là chủ sở hữu xe mô tô gây tai nạn. Ông Bình do không tuân thủ các quy định về bảo quản, trông giữ nguồn nguy hiểm cao độ để cho người khác chiếm hữu, sử dụng gây thiệt hại. Theo quy định của Bộ luật tố tụng dân sự, ông Bình là bị đơn dân sự trong vụ án. Việc Tòa án cấp sơ thẩm xác định ông Bình là người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan đến vụ án là không đúng.

Thứ ba, thiếu chú trọng trong áp dụng các quy định pháp luật dân sự về bồi thường thiệt hại hợp đồng:

Xác định sai các khoản bồi thường, chi phí cấp cứu điều trị, chi phí mai táng, thu nhập bị mất hoặc bị giảm sút của người bị hại, khoản tiền bồi thường tổn thất tinh thần cho người bị hại hoặc cho những người thân thích gần gũi của người bị hại nếu người bị hại chết.

Cũng trong Bản án hình sự sơ thẩm 23/2013/HSST ngày 26/9/2013 của Tòa án nhân dân huyện Nghĩa Hành. Mặc dù đại diện hợp pháp cho người bị hại không xuất trình đầy đủ các hóa đơn, chứng từ chứng minh và không nêu rõ chi phí cụ thể, thực tế mà chỉ lập bảng kê nêu 11 khoản cho chi phí mai

táng tổng số tiền là 33.900.000 đồng. Cấp sơ thẩm chưa điều tra làm rõ nhưng lại buộc bị cáo bồi thường 25.000.000 đồng tiền chi phí mai táng, đồng thời không nêu rõ lý do, không xác định là chấp nhận hoặc không chấp nhận khoản nào trong phần yêu cầu của gia đình bị hại là chưa có căn cứ.

Hoặc có tòa án lại không xem xét những khoản bồi thường như thu nhập bị mất hoặc bị giảm sút của người bị hại, khoản tiền bồi thường tổn thất tinh thần cho những người thân thích gần gũi của người bị hại nếu người bị hại chết dẫn đến việc tòa cấp phúc thẩm phải sửa bản án hoặc hủy bản án sơ thẩm để điều tra lại hoặc tính toán lại mức bồi thường dân sự cho người bị hại.

Thứ tư, trình độ chuyên môn của một số người tiến hành tố tụng còn yếu.

Hoạt động xét xử của Tòa án là nơi thể hiện rõ nét nhất chất lượng hoạt động và uy tín của hệ thống các cơ quan tư pháp, nơi thể hiện rõ nhất bản chất nhân dân, tính công bằng, công lý và dân chủ trong hoạt động tư pháp. Thông qua phiên toà có thể đánh giá được trình độ nghiệp vụ của Thẩm phán, của Hội thẩm, của Kiểm sát viên, của Luật sư và những người tham gia tố tụng tố tụng khác. Tuy nhiên, vì trình độ nghiệp vụ khác nhau, sự vận dụng pháp luật không không nhuần nhuyễn dẫn đến những thiếu sót, tồn tại trong quá trình xét xử một số vụ án.

Như vậy, hoạt động xét xử của ngành tòa án trên địa bàn tỉnh Quảng Ngãi trong những năm qua đã đạt được những thành công nhất định, phát huy hiệu quả, thể hiện tinh thần chủ động phòng ngừa và kiên quyết đấu tranh chống tội phạm, thông qua hình phạt nhằm răn đe, giáo dục, cảm hóa, cải tạo người phạm tội trở thành người lương thiện, qua đó bồi dưỡng mọi công dân tinh thần, ý thức làm chủ xã hội, ý thức tuân thủ pháp luật, chủ động tham gia phòng ngừa và chống tội phạm. Từ đó, công tác xét xử cũng có nhiều chuyển biến tích cực, bảo đảm về chất lượng và tiến độ giải quyết các vụ án, đảm bảo công bằng trong xét xử, bản án tuyên được mọi người dân đồng tình ủng hộ.

Tuy nhiên, bên cạnh đó, việc còn những quan điểm khác nhau, chưa thống nhất khi áp dụng quy định pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ vào các trường hợp cụ thể. Một số bản án của tòa án nhân dân cấp huyện hoặc tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi vẫn còn những sai sót, tồn tại trong quá trình thu thập chứng cứ, chứng minh, về xác định tư cách của những người tham gia tố tụng, tuyên phạt hình phạt và bồi thường dân sự đối với bị cáo.

Chương 3
MỘT SỐ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN QUY ĐỊNH VỀ
CÁC TỘI VI PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
TRONG BỘ LUẬT HÌNH SỰ NĂM 1999 VÀ NÂNG CAO CHẤT
LƯỢNG XÉT XỬ CÁC TỘI PHẠM NÀY

3.1. Sự cần thiết hoàn thiện quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS năm 1999 và nâng cao chất lượng xét xử các tội phạm này

3.1.1. Hoàn thiện pháp luật đáp ứng đòi hỏi của sự phát triển nền kinh tế - xã hội

Hiện nay, nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa của Việt Nam đã có những bước phát triển quan trọng, từng bước hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới, nền kinh tế khu vực và đã mang lại những lợi ích to lớn. Cùng với tăng trưởng kinh tế, sự ổn định kinh tế vĩ mô được duy trì, các mặt chính trị, xã hội, quốc phòng và an ninh được bảo đảm và ổn định. Nhưng, đồng thời cũng đặt ra nhiều vấn đề cần phải giải quyết, trong đó có vấn đề đấu tranh phòng chống tội phạm.

BLHS phải thể hiện vai trò là công cụ hữu hiệu để bảo vệ và thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế thị trường. BLHS hiện hành nhìn chung vẫn là sản phẩm mang đậm dấu ấn của thời kỳ đầu của quá trình chuyển đổi từ nền kinh tế tập trung quan liêu, bao cấp sang nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, do vậy, chưa thực sự phát huy tác dụng trong việc bảo vệ và thúc đẩy các nhân tố tích cực của nền kinh tế thị trường phát triển một cách lành mạnh.

Kể từ sau khi BLHS năm 1999 được ban hành, tình hình đất nước ta đã có những thay đổi lớn về mọi mặt. Việc thực hiện đường lối, chính sách của Đảng, Nhà nước về xây dựng nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa mà nội dung cơ bản

là ghi nhận và bảo đảm thực hiện các quyền con người, quyền cơ bản của công dân; chiến lược hoàn thiện hệ thống pháp luật, chiến lược cải cách tư pháp và chủ động hội nhập quốc tế của Việt Nam đã mang lại những chuyển biến lớn, tích cực về kinh tế - xã hội và đối ngoại của đất nước. Mặc dù, năm 2009, Quốc hội khoá XII đã sửa đổi, bổ sung một số điều của BLHS, nhưng do phạm vi sửa đổi chỉ giới hạn trong một số điều, nên chưa thể khắc phục được đầy đủ, toàn diện những bất cập của BLHS trong thực tiễn.

Hiện nay, một số quy định của BLHS không còn phù hợp với điều kiện phát triển nền kinh tế thị trường. Các loại tội phạm trong lĩnh vực an toàn giao thông vận tải chưa có dấu hiệu thuyên giảm. Tình trạng người điều khiển phương tiện điều khiển phương tiện chạy vượt quá tốc độ, trong tình trạng say do dùng rượu hoặc chất ma túy đang diễn ra hết sức phức tạp và đã gây ra những vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng, làm ảnh hưởng đến đời sống của nạn nhân, gia đình và toàn xã hội,... Bên cạnh đó, tình hình tội phạm nhìn chung vẫn diễn biến hết sức phức tạp với những phương thức, thủ đoạn tinh vi, xảo quyệt. Số lượng tội phạm luôn có xu hướng gia tăng, nghiêm trọng hơn cả về quy mô và tính chất.

Những hạn chế này có ảnh hưởng đến sự phát triển của nền kinh tế cũng như hiệu quả của công tác đấu tranh phòng chống tội phạm và đòi hỏi cần phải tiếp tục hoàn thiện BLHS để góp phần bảo vệ và thúc đẩy hơn nữa sự phát triển của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa.

3.1.2. Hoàn thiện pháp luật hình sự nhằm thể chế hóa đường lối lãnh đạo của Đảng và Nhà nước

Hệ thống pháp luật ở nước ta là sự thể chế hóa quan điểm, đường lối của Đảng. Hoàn thiện các quy định của BLHS phải dựa trên quan điểm, đường lối của Đảng về hoàn thiện hệ thống pháp luật. Điều này đảm bảo tính định hướng nhất quán về quan điểm chính trị trong xây dựng và hoàn thiện

pháp luật nói chung và hoàn thiện các quy định về các tội xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ.

Nghị quyết 48-NQ-TW ngày 24/5/2005 của Bộ Chính trị về Chiến lược xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam đến năm 2010, định hướng đến năm 2020 đưa ra nhận định:

Nhìn chung, hệ thống pháp luật nước ta vẫn chưa đồng bộ, thiếu thống nhất, tính khả thi thấp, chậm đi vào cuộc sống. Cơ chế xây dựng, sửa đổi pháp luật còn nhiều bất hợp lý và chưa được coi trọng, đổi mới, hoàn thiện. Tiến độ xây dựng luật và pháp lệnh còn chậm, chất lượng các văn bản pháp luật chưa cao...[21].

Nghị quyết số 08/NQ-TW ngày 02-01-2002 của Bộ Chính trị “Về một số nhiệm vụ trọng tâm của công tác tư pháp trong thời gian tới” và Nghị quyết số 49/NQ-TW ngày 02-6-2005 của Bộ Chính trị “Về chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020”, nhận định:

Coi trọng việc hoàn thiện chính sách hình sự và thủ tục tố tụng hình sự, đề cao hiệu quả phòng ngừa và tính hướng thiện trong việc xử lý người phạm tội. Giảm hình phạt tù, mở rộng áp dụng hình phạt tiền, hình phạt cải tạo không giam giữ đối với một số loại tội phạm. Hạn chế áp dụng hình phạt tử hình theo hướng chỉ áp dụng đối với một số ít loại tội phạm đặc biệt nghiêm trọng. Giảm bớt khung hình phạt tối đa quá cao trong một số loại tội phạm. Khắc phục tình trạng hình sự hoá quan hệ kinh tế, quan hệ dân sự và bỏ lọt tội phạm. Quy định là tội phạm đối với những hành vi nguy hiểm cho xã hội mới xuất hiện trong quá trình phát triển kinh tế - xã hội, khoa học, công nghệ và hội nhập quốc tế [19].

Vì vậy, hoạt động rà soát, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo đảm an toàn giao thông đường bộ là hết sức quan trọng. Các văn

bản pháp luật liên quan đến bảo đảm an toàn giao thông như: Văn bản pháp luật đảm bảo về trật tự an toàn giao thông đường bộ, văn bản pháp luật về xử lý hành chính hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ; Đặc biệt là BLHS, cũng như những văn bản giải thích, hướng dẫn, áp dụng các Điều luật quy định về tội vi phạm các quy về Điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cũng như những văn bản liên quan đến Điều tra, xét xử tội phạm này.

BLHS hiện hành chưa cập nhật được đầy đủ, kịp thời các hành vi vi phạm có tính chất phổ biến, nguy hiểm cao cho xã hội để có biện pháp xử lý hình sự thích đáng. Trong đó có các hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ. Điều này chưa đáp ứng được yêu cầu đấu tranh phòng, chống tội phạm.

Đặc biệt, sự ra đời Hiến pháp năm 2013 đã ghi nhận và đảm bảo thực hiện các quyền con người, quyền công dân đặt ra yêu cầu phải tiếp tục đổi mới, hoàn thiện cả hệ thống pháp luật, trong đó có pháp luật hình sự với tính chất là công cụ pháp lý quan trọng và sắc bén nhất trong việc bảo đảm và bảo vệ quyền con người, quyền cơ bản của công dân. Theo đó, phải sửa đổi theo hướng đề cao hiệu quả phòng ngừa và tính hướng thiện trong việc xử lý người phạm tội; tạo Điều kiện thuận lợi để người bị kết án tái hòa nhập cộng đồng.

3.1.3. Hoàn thiện pháp luật để đáp ứng nhu cầu hội nhập quốc tế

BLHS hiện hành được ban hành từ năm 1999 trong bối cảnh nước ta chưa hội nhập sâu vào thế giới, nhiều Điều ước quốc tế chúng ta chưa có Điều kiện gia nhập, do vậy, chưa phản ánh được những đặc điểm và yêu cầu đấu tranh phòng, chống tội phạm trong Điều kiện hội nhập quốc tế, chưa tạo cơ sở pháp lý đầy đủ, thuận lợi cho việc hợp tác quốc tế trong đấu tranh phòng, chống tội phạm.

Ngày nay, nước ta đã tham gia nhiều tổ chức quốc tế, tổ chức khu vực và đã trở thành thành viên của nhiều Điều ước quốc tế đa phương, các Công

ước về phòng chống tội phạm. Bên cạnh đó, cùng với quá trình hội nhập quốc tế, nước ta cũng đang phải đối mặt với sự gia tăng của các loại tội phạm có tổ chức xuyên quốc gia, các tội phạm do người nước ngoài thực hiện.

Do vậy đòi hỏi phải tiếp tục sửa đổi, bổ sung BLHS để nội luật hóa các quy định về hình sự trong các Điều ước quốc tế mà nước ta là thành viên nhằm thực hiện đầy đủ các nghĩa vụ của quốc gia thành viên và tạo cơ sở pháp lý thuận lợi cho việc chủ động và tăng cường hợp tác quốc tế trong phòng, chống tội phạm, đặc biệt các tội phạm có tổ chức xuyên quốc gia.

Xây dựng BLHS phù hợp với giai đoạn phát triển mới của đất nước sau Hiến pháp năm 2013; phát huy hơn nữa vai trò của BLHS với tư cách là công cụ pháp lý sắc bén, hữu hiệu trong đấu tranh phòng, chống tội phạm; góp phần bảo vệ chủ quyền, an ninh của đất nước, bảo vệ chế độ, bảo vệ quyền con người, quyền công dân, bảo vệ và thúc đẩy nền kinh tế thị trường xã hội chủ nghĩa phát triển đúng hướng, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội, tạo môi trường xã hội và môi trường sinh thái an toàn, lành mạnh cho mọi người dân, đồng thời đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế của nước ta.

3.2. Một số giải pháp hoàn thiện quy định về các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ trong BLHS năm 1999

Hiện nay, quan điểm xây dựng bổ sung BLHS của Đảng và Nhà nước là đổi mới nhận thức về chính sách hình sự mà trọng tâm là đổi mới quan niệm về tội phạm và hình phạt, về cơ sở của TNHS, về chính sách xử lý đối với một số loại tội phạm và loại chủ thể phạm tội, đảm bảo các quy định của BLHS không chỉ là công cụ pháp lý để các cơ quan chức năng đấu tranh, trấn áp tội phạm mà còn là cơ sở pháp lý để bảo vệ sự phát triển lành mạnh các quan hệ kinh tế - xã hội; để mọi người dân tự bảo vệ mình, bảo vệ lợi ích của Nhà nước, của xã hội; khuyến khích mọi người dân chủ động tích cực tham gia đấu tranh phòng, chống tội phạm.

Căn cứ những vướng mắc, khó khăn khi áp dụng các quy định pháp luật trong quá trình xét xử vụ án liên quan đến tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Hoàn thiện pháp luật hình sự sẽ tạo cơ sở pháp lý truy cứu TNHS người thực hiện hành vi phạm tội vi phạm quy định về Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bao gồm các Điều 202 - 207 của BLHS, những vấn đề đặt ra cho việc hoàn thiện trong việc sửa đổi, bổ sung nội dung của BLHS 1999:

Thứ nhất, với Điều 202, đề nghị sửa đổi, bổ sung theo các ý kiến sau:

+ Sửa lại tên tội danh của Điều 202 như sau: *“Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ”*, nhằm bao quát tất cả các phương tiện giao thông đường bộ gồm: phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ và xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

Khoản 1 Điều 202 sửa thành *“1. Người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm.....”*.

+ Sửa đổi nội dung điểm a khoản 2 Điều 202 về cụm từ *“Không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định”* bằng *“điều khiển phương tiện tham gia giao thông không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định”*.

+ Quy định rõ hơn khoản 1 Điều 202 BLHS về trường hợp người phạm tội bị mất giấy phép hoặc bằng lái xe trước khi họ thực hiện hành vi phạm tội thì chỉ nên truy tố và xét xử người vi phạm này vào trường hợp vẫn có giấy phép hoặc bằng lái xe nhưng do bị mất, vì thế áp dụng như trường hợp vi phạm theo khoản tương ứng mà điều luật quy định.

+ Sửa đổi điểm b khoản 2 Điều 202 BLHS theo hướng đưa cụ thể tỷ lệ nồng độ cồn trong hơi thở cho bảo đảm thống nhất giữa Luật Giao thông đường bộ và BLHS. Theo Điều 8 của Luật Giao thông đường bộ quy định cấm người lái xe sử dụng chất kích thích: *“cấm lái xe khi trong máu có nồng*

độ còn vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/01 lít khí thở hoặc có chất kích thích khác mà pháp luật cấm”.

+ Bổ sung điểm b khoản 2 Điều 202 BLHS tình tiết *“có sử dụng các chất ma túy”*. Bởi người vừa sử dụng ma túy mà điều khiển phương tiện giao thông là hành vi đặc biệt nguy hiểm.

+ Sửa đổi, bổ sung *“tình tiết không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông”* được quy định tại điểm d, Khoản 2, Điều 202 theo hướng quy định lỗi cố ý và lỗi vô ý. Nếu người vi phạm lỗi cố ý không chấp hành sẽ phải chịu TNHS theo điểm d, Khoản 2, Điều 202 BLHS. Nếu người vi phạm lỗi vô ý không chấp hành thì sẽ chịu TNHS theo Khoản 1, Điều 202 BLHS.

+ Sửa đổi hình phạt tiền tại khoản 1 Điều 202 theo hướng tăng số tiền phạt. Khoản 1 Điều 202 hiện hành quy định *“thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng”* nên sửa thành *“thì phạt tiền từ hai mươi triệu đồng đến một trăm triệu đồng”*. Đồng thời, bổ sung thêm hình phạt tiền vào các khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều 202 để phù hợp với thực tiễn cuộc sống.

Thứ hai, bổ sung vào Điều 203 BLHS các hành vi cản trở sau:

+ Các *“hành vi cố ý đặt, rải vật sắc, nhọn trên đường bộ”*. Bởi thực tế cho thấy, các hành vi rải đinh, vật sắc, nhọn ra đường bộ là hành vi vi phạm đặc biệt nghiêm trọng, có thể xâm hại đến sức khỏe, tính mạng, tài sản của người khác. Vì thế, đối với những *“hành vi cố ý đặt, rải vật sắc, nhọn trên đường bộ hoặc đã bị xử phạt hành chính về hành vi này mà còn vi phạm”* phải chịu TNHS.

+ Các hành vi *“đổ đặt vật liệu, phế thải, rác thải, đổ chất gây trơn; hoặc sử dụng trái phép hành lang an toàn....”*. Bởi gần đây, các hành vi trên đã làm cho xã hội, người dân hết sức bức xúc, nhưng BLHS chưa quy định rõ các hành vi trên là tội phạm.

+ Bổ sung hình phạt tiền vào khoản 2 Điều 203 và tăng số tiền phạt tại khoản 1 và khoản 3 của Điều này cho phù hợp.

Thứ ba, sửa đổi tên Điều 204 BLHS cho phù hợp:

Tên Điều 204 hiện tại là: *“Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn”*, nên đổi thành *“Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật”*.

Bởi, theo quy định tại khoản 4 Điều 8 Luật giao thông đường bộ chỉ quy định *“cấm đưa xe cơ giới, xe máy chuyên dùng không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tham gia giao thông đường bộ”*. Như vậy, quy định trên không có phương tiện giao thông thô sơ đường bộ, do đó để phù hợp với quy định của Luật giao thông đường bộ.

Thứ tư, sửa đổi Điều 205 BLHS:

+ Tách tội phạm này thành hai tội độc lập (hai điều khoản độc lập) vì chủ thể của hành vi Điều động và hành vi giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là khác nhau. Bởi lý do sau:

Chủ thể có hành vi phạm tội “điều động” là những người có thẩm quyền trong việc điều động người khác điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Đây là chủ thể đặc biệt, việc điều động đó là việc phân công, giao nhiệm vụ cho người dưới quyền, giữa người điều động với người thực hiện có mối quan hệ về hành chính, về tổ chức theo sự phân công trong quan hệ công tác như giám đốc, thủ trưởng điều động nhân viên...[43, tr.7-85; tr.43].

Còn chủ thể thực hiện hành vi “giao” là bất kỳ người nào đủ tuổi chịu TNHS và có năng lực TNHS mà biết rõ người mình giao cho điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ không đủ điều kiện cần thiết theo quy định của pháp luật.

Vì vậy, nên quy định một điều quy định *“điều động người khác điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”* và một điều *“giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ”*. Tách thành hai điều luật để có chính sách xử lý khác nhau.

Thứ năm, sửa đổi tội “tổ chức đua xe trái phép” (Điều 206 BLHS):

+ Sửa đổi điểm a, khoản 2 Điều 206 theo hướng định lượng cụ thể hơn. Theo điểm a, khoản 2 Điều 206 hiện hành quy định “*Tổ chức đua xe có quy mô lớn*”, tuy nhiên, như thế nào là có quy mô lớn. Vì vậy, cần quy định cụ thể: “*Tổ chức đua xe trái phép cho từ 10 xe tham gia trở lên*”.

+ Tăng hình phạt tiền tại khoản 1 Điều 206: BLHS hiện hành quy định: Mức phạt tiền trong khoản 1 Điều 206 quy định: “*Người nào tổ chức trái phép... thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng...*”. Theo hướng tăng hình phạt tiền để đủ để răn đe và giáo dục.

Thứ sáu, sửa đổi “tội đua xe trái phép” (Điều 207 BLHS) theo hướng tăng hình phạt tiền: Hiện nay quy định, mức phạt tiền trong khoản 1 Điều 207 BLHS quy định: “*Người nào đua xe trái phép... thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng...*” là còn quá thấp so với sự phát triển kinh tế xã hội hiện nay.

Quy định này cũng phù hợp với thực tế cuộc sống, phù hợp với tính nhân văn của BLHS. Quy định BLHS hiện hành về hình phạt chính cho các tội cản trở giao thông đường bộ; tổ chức đua xe trái phép; đua xe trái phép và trường hợp phạm tội rất nghiêm trọng thuộc tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là hình phạt tù có thời hạn. Vì vậy, nên thay đổi hình phạt chính là hình phạt tiền.

Thứ bảy, phải sửa đổi các văn bản hướng dẫn BLHS 1999 theo hướng thống nhất, phù hợp với vai trò hướng dẫn chi tiết thi hành BLHS trong đời sống thực tế và trong hoạt động xét xử của Tòa án. Như: Về hướng dẫn tại Mục 4 Phần II Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán TANDTC nên sửa đổi theo hướng xác định “*thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng về sức khỏe, tài sản của người khác*” không bao gồm thiệt hại sau:

- a) Thiệt hại mà mỗi bên phải chịu trong trường hợp cả hai bên đều có lỗi (lỗi hỗn hợp) và cùng gây thiệt hại cho nhau;
- b) Thiệt hại về tài sản mà người lái xe ô tô thuê gây ra cho chủ phương tiện;
- c) Thiệt hại về tài sản của hành khách đi trên phương tiện giao thông đường bộ bị hư hỏng, mất mát, thất thoát sau khi tai nạn xảy ra [29, trang 88].

Tháng 12 năm 2015, Quốc hội đã thông qua Bộ luật Hình sự sửa đổi 2015, theo đó các nội dung liên quan đến tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định trong Bộ luật Hình sự sửa đổi đã được bổ sung, sửa đổi để khắc phục những tồn tại, vướng mắc của Bộ luật hình sự 1999 và phù hợp hơn với các yêu cầu của thực tiễn. Các nội dung sửa đổi trong Bộ luật hình sự mới như: Quy định cụ thể nội hàm của một số tình tiết là yếu tố định tội hoặc định khung hình phạt, cụ thể hóa các khái niệm: *gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc gây hậu quả nghiêm trọng; gây hậu quả rất nghiêm trọng; gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*. Việc bổ sung, sửa đổi những nội dung này là hết sức cần thiết nhằm nâng cao tính minh bạch của BLHS, góp phần khắc phục một trong những bất cập hiện nay của BLHS hiện hành là quá nhiều tình tiết định tính; đồng thời thể hiện tinh thần của khoản 2 Điều 14 của Hiến pháp năm 2013 là quyền con người, quyền công dân chỉ có thể bị hạn chế theo quy định của luật trong trường hợp cần thiết vì lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe của cộng đồng.

Ngoài ra, trong các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ, Bộ luật Hình sự sửa đổi cũng thay đổi tên gọi một số tội như: *Tội vi phạm quy định về điều khiển giao thông đường bộ* thành *Tội vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ*; *Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ*

không đảm bảo an toàn thành Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng không đảm bảo an toàn kỹ thuật; Tách Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ thành 02 tội là: Tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ và Tội giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ; Sửa đổi các nội dung về mức hình phạt tiền theo hướng tăng lên; Thu hẹp mức án tối thiểu và tối đa trong từng khung hình phạt theo định hướng.

Như vậy, Bộ luật Hình sự mới cơ bản đã sửa đổi, bổ sung những bất cập, tồn tại mà Bộ luật Hình sự 1999 gặp phải nhằm phát huy tính hiệu quả của Bộ luật để răn đe, phòng ngừa chung về tội phạm vi phạm an toàn giao thông được bộ.

Các giải pháp sửa đổi của tác giả được trình bày trong mục 3.2. của luận văn này được tập hợp, xây dựng và phân tích từ những vướng mắc của thực tiễn trước thời điểm Quốc hội ban hành Bộ luật Hình sự 2015, vì thế mà những nội dung trên đây với ý nghĩa phân tích, đánh giá là tiền đề sửa đổi của Bộ luật Hình sự sửa đổi.

3.3. Một số giải pháp nâng cao chất lượng xét xử các tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ

Trong bối cảnh xây dựng Nhà nước pháp quyền, cải cách pháp luật, cải cách tư pháp, triển khai thực hiện các Nghị quyết của Bộ Chính trị, các hoạt động của ngành tòa án đang có những biện pháp tích cực nhằm nâng cao chất lượng, hiệu quả công tác xét xử và thi hành án, củng cố tổ chức theo hướng tinh gọn, nâng cao trình độ, năng lực của đội ngũ cán bộ, tăng cường bảo đảm cơ sở vật chất, góp phần đảm bảo pháp chế xã hội chủ nghĩa.

Cùng với sự sửa đổi, bổ sung những quy định hiện hành về các tội vi

phạm an toàn giao thông đường bộ, thì công tác xét xử phải luôn bám sát yêu cầu nhiệm vụ đấu tranh phòng, chống tội phạm, đặc biệt là trong thực hiện công tác cải cách tư pháp theo tinh thần Nghị quyết số 49 của Bộ Chính trị. Những giải pháp như:

Thứ nhất, Chú trọng và làm tốt công tác tập huấn, bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ, đặc biệt là việc tập huấn các văn bản pháp luật mới liên quan tới trật tự an toàn giao thông cho cán bộ, Thẩm phán làm công tác giải quyết, xét xử các vụ án này. Nâng cao chất lượng điều tra, xử lý các vụ vi phạm về trật tự an toàn giao thông, kiên quyết khởi tố đối với những trường hợp vi phạm gây hậu quả nghiêm trọng, không dân sự hoá các vụ việc vi phạm Luật Giao thông gây chết người. Tăng cường phối hợp giữa các cơ quan bảo vệ pháp luật để đưa ra xét xử lưu động, góp phần tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông.

Thứ hai, Chủ động và tăng cường phối hợp với các cơ quan có liên quan làm tốt công tác tổng kết thực tiễn xét xử và hướng dẫn áp dụng thống nhất pháp luật về an toàn giao thông, đặc biệt là sớm nghiên cứu, hướng dẫn để tháo gỡ những vướng mắc trong việc áp dụng thống nhất các quy định của pháp luật đã được nêu ở trên. Có biện pháp tích cực để từng bước nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, năng lực công tác, phẩm chất chính trị đạo đức của đội ngũ cán bộ, nhất là các chức danh tư pháp như Thẩm phán, Kiểm sát viên, Thư ký, những người tiến hành tố tụng.

Thứ ba, Tăng cường công tác giám đốc việc xét xử của Tòa án cấp trên với Tòa án cấp dưới để kịp thời rút kinh nghiệm về những sai sót trong quá trình giải quyết, xét xử các vụ án về vi phạm an toàn giao thông đường bộ. Trong hoạt động của mình, ngành tòa án cần phải thống kê đầy đủ số liệu theo mốc thời gian, tránh tình trạng số liệu báo cáo của các ngành không thống nhất, khó đánh giá đúng thực chất tình hình tội phạm và chất lượng hoạt động

của các cơ quan tư pháp.

Thứ tư, Nghiên cứu cụ thể hóa quy định “nguyên tắc tranh tụng” trong xét xử được đảm bảo và “quyền của người bị buộc tội được suy đoán vô tội” trong Bộ luật tố tụng hình sự. Theo đó, việc tranh tụng tại phiên tòa phải bảo đảm để các bên thực hiện đúng quyền hạn, trách nhiệm và nghĩa vụ tố tụng của họ theo quy định của pháp luật, đặc biệt là nghĩa vụ chứng minh, xác định sự thật khách quan của vụ án, các vấn đề pháp lý tranh chấp cần giải quyết trong vụ án.

Các cơ quan tiến hành tố tụng trong quá trình giải quyết vụ án phải tạo Điều kiện thuận lợi cho cá nhân, cơ quan, tổ chức, người bào chữa và người bảo vệ quyền lợi của họ tiếp cận công lý, giao nộp tài liệu, chứng cứ, tiếp cận, nghiên cứu hồ sơ vụ án và tham gia các phiên tòa.

Thứ năm, Bổ sung kinh phí cho các Tòa án để làm tốt việc tổ chức các phiên tòa xét xử lưu động các vụ án vi phạm an toàn giao thông đường bộ, từ đó góp phần nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về an toàn giao thông trong quần chúng nhân dân, đáp ứng yêu cầu phòng ngừa chung.

Thứ sáu, Hoạt động xét xử của Tòa án nhân dân về tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ sẽ góp phần phổ biến, tuyên truyền và nâng cao nhận thức pháp luật về an toàn giao thông trong các tầng lớp nhân dân, đồng thời xây dựng văn hóa giao thông trong cộng đồng dân cư và hướng dẫn người trực tiếp tham gia giao thông tự giác, nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật về an toàn giao thông.

Bên cạnh việc xét xử, Tòa án còn phải phát hiện những thiếu sót của công tác quản lý nhà nước về vấn đề an toàn giao thông đường bộ - một trong những nguyên nhân phát sinh tội phạm, từ đó yêu cầu các cơ quan, tổ chức liên quan áp dụng biện pháp cần thiết để khắc phục loại nguyên nhân dẫn đến tình trạng này.

Thứ bảy, Ngành tòa án phải góp phần vào công tác xây dựng pháp luật.

Ngành tòa án thường xuyên tổng kết thực tiễn, kịp thời phát hiện, đề xuất, bổ sung, xây dựng các dự án luật cần thiết bảo đảm theo tinh thần cải cách tư pháp, từng bước hoàn thiện thể chế về công tác tòa án; tạo sự thống nhất cao, phối hợp cao giữa các cơ quan tư pháp trên tinh thần dân chủ, đúng pháp luật. Trong quá trình cụ thể hóa Hiến pháp 2013, cần bảo đảm sự thống nhất về nhận thức khi thể chế hóa các quy định của Hiến pháp và các quan điểm về cải cách tư pháp trong các luật tố tụng tư pháp, đặc biệt là các vấn đề về quyền tư pháp.

KẾT LUẬN

Thông qua những nghiên cứu của đề tài về các tội phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của BLHS 1999 trên cơ sở thực tiễn của địa bàn tỉnh Quảng Ngãi, tác giả nhận thấy rằng:

Công tác đấu tranh phòng, chống vi phạm và tội phạm xâm hại hoạt động giao thông đường bộ là một cuộc đấu tranh lâu dài, bền bỉ đòi hỏi sự nỗ lực của các cấp, các ngành và ý thức nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật của bản thân mỗi công dân trong xã hội. Bên cạnh sự nỗ lực của các cấp, các ngành trong việc hạn chế các tội phạm xâm hại đến giao thông đường bộ, cũng như công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật cho các đối tượng tham gia giao thông nhằm nâng cao văn hóa giao thông, thì công tác hoàn thiện pháp luật Điều chỉnh các hành vi xâm phạm đến giao thông đường bộ.

Hoạt động xét xử của ngành tòa án tại tỉnh Quảng Ngãi trong thời gian qua đã có nhiều tích cực, xét xử đúng người, đúng tội. Tuy nhiên, cũng bộc lộ những thiếu sót và hạn chế. Nguyên nhân xuất phát từ một số quy định của pháp luật còn chưa chặt chẽ và cụ thể, sự nhận thức và vận dụng các quy định của pháp luật chưa thống nhất dẫn đến việc xét xử một số vụ án liên quan đến các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ còn chưa đúng pháp luật.

Trên cơ sở nghiên cứu khía cạnh pháp lý hình sự và thực tiễn xét xử của Tòa án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cho thấy cần thiết phải hoàn thiện các quy định của pháp luật về các tội phạm này trên các phương diện xã hội, lập pháp hình sự và lý luận - thực tiễn. Vì vậy, để nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của BLHS năm 1999 về tội phạm này đòi hỏi cần có một số giải pháp sau:

1. Hoàn thiện các quy định của pháp luật về xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ, cũng như các văn bản hướng dẫn thi hành BLHS về

các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ: Thông qua hoạt động rà soát, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống pháp luật về bảo đảm an toàn giao thông đường bộ là hết sức quan trọng. Các văn bản pháp luật liên quan đến bảo đảm an toàn giao thông như: Văn bản pháp luật đảm bảo về trật tự an toàn giao thông đường bộ, văn bản pháp luật về xử lý hành chính hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ. Đảm bảo sự thống nhất trong các quy định pháp luật về an toàn giao thông đường bộ, tránh những khó khăn, vướng mắc cho các cơ quan tiến hành tố tụng khi xét xử các vụ án về tội vi phạm an toàn giao thông đường bộ.

2. Sửa đổi các Điều khoản của BLHS 1999 để phù hợp với thực tiễn đời sống và thống nhất với Luật giao thông đường bộ, như: Sửa Điều 202, Điều 203, Điều 204, Điều 206, Điều 207. Tách Điều 205 thành hai Điều riêng bởi chủ thể khác nhau. Hoặc, thay đổi về quy định phạt tiền là hình phạt chính để áp dụng đối với trường hợp phạm tội nghiêm trọng thuộc các tội: cản trở giao thông đường bộ; tổ chức đua xe trái phép; đua xe trái phép và trường hợp phạm tội rất nghiêm trọng thuộc tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

3. Nâng cao chất lượng Điều tra, xử lý các vụ vi phạm về trật tự an toàn giao thông: Kiên quyết khởi tố đối với những trường hợp vi phạm gây hậu quả nghiêm trọng, không dân sự hoá các vụ việc vi phạm Luật Giao thông gây chết người. Tăng cường phối hợp giữa các cơ quan bảo vệ pháp luật để đưa ra xét xử lưu động, góp phần tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Bí thư Trung ương Đảng (2012), *Chỉ thị số 18-CT/TW ngày 04-09-2012 về về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông*, Hà Nội.
2. Bản án hình sự sơ thẩm số 25/2010/HSST ngày 30/8/2010 của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi, tỉnh Quảng Ngãi
3. Bản án hình sự sơ thẩm số 09/2011/HSST ngày 28/3/2011 của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi, tỉnh Quảng Ngãi
4. Bản án hình sự sơ thẩm số 69/2012/HSST ngày 7/12/2012 của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi, tỉnh Quảng Ngãi
5. Bản án hình sự phúc thẩm số 59/2013/HSPT ngày 30/01/2013 Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi
6. Bản án hình sự sơ thẩm số 04/2013/HSST ngày 17/01/2013 của Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi, tỉnh Quảng Ngãi
7. Bản án hình sự sơ thẩm số 33/2014/HSST ngày 11/9/2014 của Tòa án nhân dân huyện Đức Phổ, tỉnh Quảng Ngãi
8. Bản án hình sự sơ thẩm số 23/2013/HSST ngày 26/9/2013 của Tòa án nhân dân huyện Nghĩa Hành, tỉnh Quảng Ngãi
9. Bản án hình sự phúc thẩm số 57/2014/HSPT ngày 23/01/2014, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi
10. Bản án hình sự sơ thẩm số 07/2011/HSST ngày 20/7/2011, tòa án nhân dân huyện Trà Bồng
11. Bản án hình sự phúc thẩm số 146/2011/HSPT ngày 13/9/2011, Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi
12. Bản án hình sự sơ thẩm số 09/2011/HSST ngày 19/4/2011 của Tòa án nhân dân huyện Bình Sơn, tỉnh Quảng Ngãi

13. Bản án hình sự phúc thẩm số 117/2011/HSPT ngày 24/6/2011
Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi
14. Bản án hình sự sơ thẩm số 16/2010/HSST ngày 30/6/2010 của
Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi, tỉnh Quảng Ngãi
15. Bản án hình sự phúc thẩm số 74/2010/HSPT ngày 21/9/2010 của
Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi
16. Bản án hình sự sơ thẩm số 51/2012/HSST ngày 14/8/2012 của
Tòa án nhân dân thành phố Quảng Ngãi, tỉnh Quảng Ngãi
17. Bản án hình sự sơ thẩm số 17/2010/HSST ngày 20/4/2010 của
Tòa án nhân dân huyện Tư Nghĩa, tỉnh Quảng Ngãi
18. Bản án hình sự phúc thẩm số 52/2010/HSPT ngày 19/7/2010 của
Tòa án nhân dân tỉnh Quảng Ngãi
19. Bộ chính trị (2002), *Nghị quyết số 08/NQ-TW ngày 02-01-2002
về một số nhiệm vụ trọng tâm của công tác tư pháp trong thời
gian tới*”, Hà Nội.
20. Bộ chính trị (2005), *Nghị quyết số 49/NQ-TW ngày 02-6-2005 về
chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020*, Hà Nội.
21. Bộ chính trị (2005), *Nghị quyết 48-NQ-TW ngày 24/5/2005 về
Chiến lược xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam
đến năm 2010, định hướng đến năm 2020*, Hà Nội
22. Bộ Công an, Bộ Quốc Phòng, Bộ Tư pháp, Viện Kiểm sát nhân
dân tối cao, Tòa án nhân dân tối cao (2013), *Thông tư liên tịch số
09/2013/TTLT-BCA-BQP-BTP-VKSNDTC-TANDTC về Hướng
dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của BLHS về các
tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông*, Hà Nội.
23. Bộ Tư pháp (1957), *Tập luật lệ tư pháp*, Hà Nội.
24. Lê Văn Cẩm (2005), *Sách chuyên khảo Sau đại học : Những vấn*

- đề cơ bản trong khoa học luật hình sự (Phần chung)*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
25. Lê Văn Cẩm, Trịnh Quốc Toàn (2004), *Định tội danh: Lý luận, hướng dẫn mẫu và hệ thống 350 bài tập thực hành*, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
 26. Chính phủ (1998), *Nghị quyết số 09/1998/NQ-CP ngày 31/7/1998 về tăng cường công tác phòng, chống tội phạm trong tình hình mới*, Hà Nội.
 27. Chính phủ (2010), *Nghị định số 73/2010/NĐ-CP ngày 12/7/2010 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực an ninh và trật tự, an toàn xã hội*, Hà Nội
 28. Đảng Cộng sản Việt Nam (2003), *Chỉ thị số 22-CT/TW ngày 24/02/2003 của Ban Bí thư Trung ương về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông*, Hà Nội
 29. Nguyễn Đắc Dũng (2011), *Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong Luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở thực tiễn xét xử tại địa bàn tỉnh Bắc Ninh)*, Luận văn thạc sĩ luật học, Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội, tr.88.
 30. Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao (2003), *Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 của hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật hình sự*, Hà Nội
 31. Ngô Huy Ngọc (1996), *Những biện pháp phòng ngừa tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ tại thành phố Hà Nội*, Luận văn thạc sĩ luật học, Trường Đại học Cảnh sát nhân dân, Hà Nội
 32. Đinh Văn Quế (2005), *Bình luận khoa học chuyên sâu Bộ luật*

hình sự - Phần các tội phạm , Tập VII - Các tội xâm phạm quy định về an toàn giao thông, Nxb Thành phố Hồ Chí Minh.

33. Đinh Văn Quế (2012), *Bình luận khoa học Bộ luật hình sự , Tập V - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Nxb. Lao động, Hà Nội.
34. Quốc hội (1985), *Bộ luật hình sự*, Hà Nội.
35. Quốc hội (1988), *Bộ luật tố tụng hình sự*, Hà Nội
36. Quốc hội (1999), *Bộ luật hình sự*, Hà Nội
37. Quốc hội (2003), *Bộ luật tố tụng hình sự*, Hà Nội
38. Quốc hội (2008), *Luật giao thông đường bộ*, Hà Nội
39. Quốc hội (2009), *Bộ luật hình sự (sửa đổi, bổ sung)*, Hà Nội
40. Quốc hội (2013), *Hiến pháp*, Hà Nội
41. Bùi Kiến Quốc (2001), *Các biện pháp đấu tranh phòng , chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở Thủ đô Hà Nội* , Luận án tiến sĩ luật học , Trường Đại học Luật Hà Nội, Hà Nội
42. Thủ tướng Chính phủ (1955), *Thông tư số 442/TTg về trừng trị một số tội phạm*, Hà Nội
43. Thủ tướng Chính phủ (1956), *Thông tư 556/TTg ngày 29/6/1956 về việc bổ khuyết Thông tư số 442/TTg ngày 19/01/1955*, Hà Nội
44. Bùi Quang Trung (2011), *Các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ theo luật hình sự Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ luật học, Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội.
45. Tòa án nhân dân tối cao (1975), *Tập hệ thống hóa luật lệ về hình sự, Tập I*, Hà Nội.
46. Tòa án nhân dân tối cao (1979), *Hệ thống hóa luật lệ về hình sự, tập II*, Hà Nội.

47. Tòa án nhân dân tối cao (1990), *Các văn bản về hình sự, dân sự và tố tụng*, Hà Nội.
48. Tòa án nhân dân tối cao (1995), *Các văn bản về hình sự, dân sự, kinh tế và tố tụng*, Hà Nội.
49. Tòa án nhân dân tối cao (1998), *Các văn bản về hình sự, dân sự, kinh tế và tố tụng*, Hà Nội.
50. Trường Đại học Luật Hà Nội (1997), *Luật hình sự Việt Nam - Những vấn đề lý luận và thực tiễn*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
51. Trường Đại học Luật Hà Nội (2005), *Giáo trình luật hình sự Việt Nam, Tập I*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
52. Đào Trí Úc (2000), *Luật hình sự Việt Nam (Quyển 1 - Những vấn đề chung)*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
53. Võ Khánh Vinh (chủ biên) (2001), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam (Phần các tội phạm)*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
54. Nguyễn Như Ý (chủ biên) (2010), *Đại Từ điển tiếng Việt*, Nxb Đại học Quốc gia TP Hồ Chí Minh, TP Hồ Chí Minh.