

VIỆN HÀN LÂM
KHOA HỌC XÃ HỘI VIỆT NAM
HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI

PHẠM TUẤN ANH

**TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO
THÔNG ĐƯỜNG BỘ TỪ THỰC TIỄN TẠI TỈNH NAM ĐỊNH**

Chuyên ngành: Luật Hình sự và Tố tụng hình sự

Mã số: 60.38.01.04

LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

**NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:
PGS.TS. HỒ SỸ SƠN**

Hà Nội, 2017

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu khoa học của riêng tôi. Các số liệu, ví dụ và trích dẫn trong luận văn đảm bảo độ tin cậy, chính xác và trung thực. Những kết luận của luận văn chưa từng được ai công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

TÁC GIẢ LUẬN VĂN

Phạm Tuấn Anh

MỤC LỤC

Mở đầu	1
Chương 1: NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ.	8
1.1 Khái niệm và các dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ	8
1.2 Các quy định của pháp luật hình sự Việt Nam về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ	12
Chương 2: ĐỊNH TỘI DANH VÀ QUYẾT ĐỊNH HÌNH PHẠT ĐỐI VỚI TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH NAM ĐỊNH	18
2.1 Thực tiễn định tội danh tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ	18
2.2 Thực tiễn quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Nam Định.	44
Chương 3: YÊU CẦU VÀ GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM ĐỊNH TỘI DANH VÀ QUYẾT ĐỊNH HÌNH PHẠT ĐÚNG VỚI TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	66
3.1 Các yêu cầu khách quan phải nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của Bộ luật hình sự năm 1999 về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ	66
3.2 Các giải pháp đảm bảo định tội danh và quyết định hình phạt đúng đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.	68
3.3 Sửa đổi, bổ sung và ban hành văn bản hướng dẫn áp dụng pháp luật liên quan đến tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo Điều 202 Bộ luật hình sự.	72
3.4 Nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ, bản lĩnh chính trị, đạo đức cánh mạng cho đội ngũ những người tiến hành tố tụng.	76
Kết luận	79
Danh mục tài liệu tham khảo	80
Phụ lục	83

DANH MỤC CÁC BIỂU MẪU, BẢNG

- 1 **Biểu mẫu số 01** Số lượng vụ án đã xét xử so với số vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại Tòa án tỉnh Nam Định từ năm 2011- 2015
- 2 **Biểu mẫu số 02** Số lượng bị cáo đã xét xử so với số bị cáo đã xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại tòa án tỉnh Nam Định từ năm 2011 - 2015
- 3 **Biểu mẫu số 03** Hình phạt tòa án tỉnh Nam Định áp dụng đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ năm 2011-2015

NHỮNG CHỮ VIẾT TẮT TRONG LUẬN VĂN

1	BLHS	Bộ luật Hình sự
2	BLDS	Bộ luật Dân sự
3	HĐTPPTANDTC	Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân Tối cao
4	HĐXX	Hội đồng xét xử
5	TANDTC	Tòa án nhân dân Tối cao
6	THTT	Tiến hành tố tụng
7	TNHS	Trách nhiệm hình sự
8	TTLT	Thông tư liên tịch
9	VKSND	Viện kiểm sát nhân dân

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Giao thông đường bộ có vị trí và vai trò quan trọng đối với quá trình phát triển kinh tế, xã hội. Nước ta trong những năm qua Đảng, Nhà nước và hệ thống chính quyền các cấp từ Trung ương đến các địa phương đã nỗ lực đề ra nhiều nhóm giải pháp kiềm chế gia tăng, tiến tới đẩy lùi tai nạn giao thông, nhưng tai nạn giao thông vẫn xảy ra rất nghiêm trọng, gây thiệt hại lớn về tính mạng, sức khỏe và tài sản của Nhà nước và nhân dân, trong đó chủ yếu là tai nạn giao thông đường bộ. Theo số liệu của Ủy ban an toàn giao thông quốc gia năm 2014 cả nước xảy ra 25.322 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.996 người, bị thương 24.417 người [40]; năm 2015 cả nước xảy ra 22.827 vụ tai nạn giao thông, làm chết 8.727 người, bị thương 21.069 người [38]. Thực trạng này đã trở thành vấn đề xã hội đang đặt ra để làm rõ các nguyên nhân cũng như tìm ra các giải pháp để giải quyết.

Trước thực trạng trên, Ban chấp hành Trung ương Đảng đã ban hành Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 04/9/2012 “Về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ”. Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 30/2013/NQ- CP ngày 01/3/2013 “về chương trình hành động của Chính phủ thực hiện chỉ thị số 18- CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ”. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 12/CT- TTG ngày 23/6/2013 “về tăng cường thực hiện các giải pháp cấp bách nhằm ngăn chặn tai nạn giao thông nghiêm trọng trong hoạt động vận tải”. Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 620/QĐ- BGTVT ngày 14/3/2013 về “Ban hành chương trình hành động của Bộ Giao thông vận tải thực hiện Chỉ thị số 18- CT/TW ngày 04/9/2012 của Ban chấp hành Trung ương Đảng về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ”.

Trong đó, xác định rõ các chủ trương, giải pháp cơ bản, lâu dài và các biện pháp cấp bách nhằm kiểm chế, chặn đứng tiến tới đẩy lùi tai nạn giao thông, đồng thời yêu cầu các Cấp ủy đảng, Chính quyền, Đoàn thể các cấp, các Ngành phải đặt nhiệm vụ bảo đảm an toàn giao thông là một trong những nhiệm vụ chính trị trọng tâm trong công tác lãnh đạo, chỉ đạo, quản lý của mình; phải tổ chức quán triệt, triển khai thực hiện nghiêm túc, đầy đủ, Chỉ thị và Nghị quyết này.

Trong xu hướng đổi mới hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới, số lượng phương tiện giao thông đường bộ ngày càng tăng nhanh, số người tham gia giao thông ngày càng nhiều hơn, ý thức tham gia giao thông của người dân chưa được cải thiện nhiều, cơ sở hạ tầng chưa đáp ứng được, dẫn tới tai nạn giao thông đường bộ đã và sẽ là vấn đề phức tạp, đặt ra trách nhiệm nặng nề với cả hệ thống chính trị.

Việc xử lý nghiêm các hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng theo quy định của BLHS là nhiệm vụ quan trọng đối với các cơ quan THTT nhằm góp phần ngăn chặn và kiểm chế tai nạn giao thông. Thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS năm 1999 về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong những năm qua cho thấy mặc dù được sửa đổi, bổ sung ban hành nhiều văn bản hướng dẫn của các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền nhưng trong quá trình điều tra, truy tố và xét xử các vụ án này, các cơ quan THTT còn gặp những khó khăn, vướng mắc dẫn đến xét xử oan sai, bị hủy sửa do xác định không đúng khung hình phạt; quyết định hình phạt không tương xứng với tính chất, mức độ hành vi phạm tội của bị cáo; việc thu thập, đánh giá chứng cứ thiếu khách quan, toàn diện như xác định tính chất mức độ lỗi trong vụ án chưa chính xác; việc áp dụng các tình tiết định khung, tình tiết giảm nhẹ TNHS một số trường hợp chưa thuyết phục; xác định mức độ thiệt hại chưa chính xác dẫn tới quyết định việc bồi thường thiệt hại chưa đúng quy định của pháp luật... Nguyên nhân của tình trạng này một phần do bất cập của pháp luật hiện hành;

do hướng dẫn của các cơ quan có thẩm quyền về áp dụng các quy định của BLHS và do nhận thức thiếu thống nhất trong áp dụng pháp luật.

Vì vậy, nghiên cứu nhằm làm sáng tỏ cơ sở lý luận tội “vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”, tìm ra những bất cập, vướng mắc trong thực tiễn áp dụng các quy định của pháp luật hiện hành về tội phạm này và nguyên nhân của chúng, trên cơ sở đó đưa ra các kiến nghị và giải pháp nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật hiện hành có ý nghĩa rất quan trọng cả về lý luận và thực tiễn. Đây chính là lý do mà học viên lựa chọn nghiên cứu Đề tài “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ từ thực tiễn tại tòa án tỉnh Nam Định hiện nay*” làm luận văn Thạc sĩ luật học chính là xuất phát từ sự cần thiết đó.

2. Tình hình nghiên cứu đề tài

Dưới góc độ khoa học pháp lý, thời gian qua việc nghiên cứu tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được sự quan tâm của nhiều nhà nghiên cứu và cán bộ làm công tác thực tiễn. Đến nay đã có nhiều công trình nghiên cứu được công bố thể hiện trên các lĩnh vực đó là:

Giáo trình luật hình sự của Trường đại học Luật Hà Nội năm 2005, năm 2010, Giáo trình luật hình sự của Khoa Luật Đại học Quốc gia Hà Nội năm 2003.

Các luận văn thạc sĩ gồm: Luận văn thạc sĩ luật học “*Đấu tranh phòng, chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hải Phòng*” của tác giả Lê Thị Thu Dung năm 2012; luận văn thạc sĩ luật học “*Đấu tranh phòng, chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Hưng Yên*” của tác giả Nguyễn Văn Tuấn năm 2010.

Luận văn tiến sĩ luật học “*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*”, của tác giả Bùi Kiến Quốc năm 2001.

Các sách và tài liệu tham khảo *Bình luận khoa học BLHS năm 1999*, Chương XIX các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng của Tiến sĩ

Phùng Thế Vác, Tiến sĩ Nguyễn Đức Mai; *Bình luận khoa học BLHS năm 1999* của Thạc sĩ Đinh Văn Quê; *Phương pháp định tội danh và hướng dẫn định tội danh đối với các tội phạm trong BLHS hiện hành* của Thạc sĩ Đoàn Tân Minh.

Một số bài viết liên quan đến tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như: “*Điều 202 BLHS - Một số nội dung cần được hướng dẫn trong điều tra, truy tố, xét xử*” của tác giả Vũ Thành Long, Tạp chí Tòa án nhân dân số 01, tháng 01 năm 2012; “*Xác định lỗi khi định tội danh và quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ một số vấn đề lý luận và thực tiễn áp dụng*” của tác giả Lê Văn Luật, Tạp chí Tòa án nhân dân số 16, tháng 8 năm 2011; “*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*” của tác giả Huỳnh Quốc Hùng, Tạp chí Tòa án nhân dân số 9, tháng 5 năm 2007; “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ phi tội phạm hóa hay chỉ khởi tố theo yêu cầu của người bị hại*” của tác giả Bùi Đức Hiền, Tạp chí Tòa án nhân dân số 9, tháng 5 năm 2009; “*Một số vướng mắc trong thực tiễn giải quyết các vụ án về trật tự an toàn giao thông đường bộ*” của tác giả Tiến sĩ Nguyễn Đức Mai, Tạp chí Tòa án nhân dân số 22, tháng 11 năm 2009; “*Cần thống nhất nhận thức trong việc áp dụng Luật giao thông đường bộ khi giải quyết vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*” của tác giả Nguyễn Trọng Nghĩa, Tạp chí Tòa án nhân dân số 16, tháng 8 năm 2010; “*Một số vướng mắc trong việc truy cứu TNHS người phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*” của tác giả Nguyễn Trung Hưng, Tạp chí Tòa án nhân dân số 12, tháng 6 năm 2007; “*Cần hình sự hóa hành vi đã sử dụng rượu, bia hoặc các chất kích thích khác mà vẫn điều khiển các phương tiện giao thông để phòng ngừa tai nạn*” của tác giả Trần Hữu Tráng, Tạp chí Tòa án nhân dân số 16, tháng 8 năm 2012.

Nghiên cứu các tài liệu trên viết về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã đề cập về nhiều vấn đề còn vướng mắc cả về lý luận và thực tiễn áp dụng các Luận án, Luận văn liên quan đến vấn đề

này chủ yếu từ góc độ tội phạm học. Tuy nhiên, trong phạm vi tòa án tỉnh Nam Định hầu như chưa có công trình nào nghiên cứu một cách sâu sắc và toàn diện cả về mặt lý luận và thực tiễn xét xử đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ dưới góc độ thực tiễn xét xử đang là nhu cầu cấp thiết hiện nay.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

*** Đối tượng nghiên cứu**

Luận văn lấy các quan điểm khoa học, quy định của pháp luật và thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Nam Định để nghiên cứu các vấn đề thuộc nội dung nghiên cứu của đề tài.

*** Phạm vi nghiên cứu**

Phạm vi nghiên cứu tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ từ thực tiễn tại tòa án tỉnh Nam Định hiện nay dưới góc độ luật hình sự và tố tụng trong thời gian từ năm 2011 đến năm 2015.

4. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

*** Mục đích nghiên cứu**

Mục đích của việc nghiên cứu nhằm làm sáng tỏ một số vấn đề lý luận tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong BLHS; thực tiễn xét xử loại tội phạm này và những bất cập, vướng mắc trong thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS hiện hành trong quá trình xử lý các hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Trên cơ sở đó đề xuất một số kiến nghị hoàn thiện các quy định pháp luật và các giải pháp bảo đảm định tội danh và quyết định hình phạt đúng với tội này.

*** Nhiệm vụ nghiên cứu**

Để đạt được mục đích trên đây học viên đặt ra một số nhiệm vụ nghiên cứu sau đây:

khái niệm và các dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cũng như quá trình phát triển của pháp luật

hình sự Việt Nam từ năm 1945 đến nay quy định về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

- Phân tích các quy định của BLHS và các văn bản của cơ quan có thẩm quyền liên quan để làm sáng tỏ các dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

- Đánh giá về thực tiễn xét xử, những bất cập, vướng mắc trong thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS và các văn bản của cơ quan có thẩm quyền liên quan hiện nay về tội phạm này, để tìm ra các nguyên nhân.

- Đưa ra một số kiến nghị hoàn thiện các quy định pháp luật hiện nay về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu

Luận văn được thực hiện trên cơ sở phương pháp luận của Chủ nghĩa Mác- Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh và quan điểm của Đảng, Nhà nước ta về Nhà nước và pháp luật của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ qua thực tiễn công tác xét xử trong công cuộc cải cách tư pháp ở nước ta hiện nay.

Luận văn được nghiên cứu trên cơ sở kết hợp một số phương pháp nghiên cứu cụ thể như phân tích, so sánh, tổng hợp, thống kê, khảo sát thực tiễn để làm sáng tỏ vấn đề nghiên cứu.

6. Ý nghĩa lý luận và thực tiễn của luận văn

*** Về mặt lý luận**

Đây là công trình nghiên cứu của học viên một cách có hệ thống và toàn diện về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ từ thực tiễn tại tòa án tỉnh Nam Định hiện nay ở cấp độ luận văn thạc sĩ. Luận văn đưa ra những vướng mắc bất cập do quy định của pháp luật, những sai sót trong thực tiễn áp dụng pháp luật, từ đó đưa ra những giải pháp hoàn thiện Điều 202 BLHS.

*** Về mặt thực tiễn**

Kết quả nghiên cứu và những đề xuất của luận văn có ý nghĩa nhất định đối với việc nâng cao hiệu quả áp dụng những quy định của pháp luật hình sự về tội phạm này. Qua kết quả nghiên cứu và những đề xuất học viên mong muốn góp một phần nhỏ của mình vào quá trình xây dựng và hoàn thiện tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cũng như pháp luật hình sự.

7. Cơ cấu của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục, phụ lục và tài liệu tham khảo, đề tài được cấu trúc gồm ba chương:

Chương 1: Những vấn đề lý luận và pháp luật hình sự Việt Nam về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ .

Chương 2: Định tội danh và quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Nam Định.

Chương 3: Yêu cầu và giải pháp bảo đảm định tội danh và quyết định hình phạt đúng đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Chương 1

NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1 Khái niệm và các dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

1.1.1. Khái niệm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

Tội phạm là một hiện tượng xã hội có tính lịch sử phát sinh trong điều kiện kinh tế, xã hội nhất định, đó là hiện tượng tiêu cực của xã hội. Vì vậy, phải pháp điển hóa hay nói cách khác là ban hành văn bản quy phạm pháp luật để điều chỉnh tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cũng không nằm ngoài quỹ đạo đó. Ngay từ những ngày mới thành lập nước Việt Nam dân chủ Cộng hòa, trong bối cảnh phát triển của các phương tiện giao thông đường bộ ngày càng tăng, các nhà làm luật thấy cần phải pháp điển hóa quy phạm pháp luật để điều chỉnh vấn đề người điều khiển phương tiện tham gia giao thông gây tai nạn làm người khác bị thương hoặc chết, để tăng cường ý thức tham gia giao thông của mọi công dân, cũng như duy trì trật tự xã hội, bảo vệ mọi người tham gia giao thông.

Tác giả Đinh Văn Quế trong cuốn Bình luận khoa học BLHS đã đưa ra khái niệm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như sau: “*Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông trong khi 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*” [8, tr. 6].

Giáo trình luật hình sự Việt Nam của Trường Đại học luật Hà Nội năm 2005 đã đưa ra khái niệm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như sau: “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là hành vi của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây*

thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác”[16, tr. 196].

Cả hai khái niệm của tác giả Đinh Văn Quế và Trường Đại học luật Hà Nội chưa đề cập đến vấn đề năng lực TNHS của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tham gia giao thông.

Trên cơ sở nghiên cứu các quy định pháp luật hành vi về khái niệm tội phạm và tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, kết hợp nghiên cứu các khái niệm tác giả Đinh Văn Quế và Giáo trình của Trường Đại học luật Hà Nội, từ đó có thể đưa ra khái niệm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như sau:

“Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là hành vi nguy hiểm cho xã hội do người có năng lực TNHS điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tham gia giao thông, vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe hoặc tài sản của người khác”.

1.1.2 Các dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Các dấu hiệu pháp lý đặc trưng (các yếu tố cấu thành tội phạm) là cơ sở pháp lý duy nhất của việc định tội danh, là mô hình pháp lý có các dấu hiệu cần và đủ để truy cứu TNHS [39, tr. 66]. Cũng như các tội phạm khác được quy định tại BLHS tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có 4 yếu tố cấu thành là khách thể, mặt khách quan, mặt chủ quan, chủ thể [20, tr.71- 73].

1.1.2.1. Khách thể của tội phạm

Khách thể của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và an toàn tính mạng, sức khỏe, tài sản của Nhà nước, tập thể và mọi người khi tham gia giao thông đường bộ.

Hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của Nhà nước, tập

thể và người khác khi tham gia giao thông đường bộ hoặc tạo ra khả năng gây ra thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của người tham gia giao thông khác. Để xử lý các hành vi vi phạm này bằng pháp luật, Nhà nước quy định tội phạm và hình phạt đối với hành vi nguy hiểm này nhằm mục đích bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của mọi người khi tham gia giao thông. Chỉ những hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có tính chất nguy hiểm cao, gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác; hoặc hành vi phải có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời mới bị coi là tội phạm.

1.1.2.2. Mặt khách quan của tội phạm

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ bao gồm các yếu tố: hành vi khách quan; hậu quả do hành vi phạm tội gây ra; mối quan hệ nhân quả giữa hành vi phạm tội và hậu quả do hành vi phạm tội gây ra.

Hành vi khách quan của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Luật giao thông đường bộ như: Hành vi của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vi phạm quy định của Luật giao thông đường bộ về chấp hành hệ thống báo hiệu đường bộ, tốc độ và khoảng cách giữa các xe, sử dụng làn đường, vượt xe, chuyển hướng xe, lùi xe, tránh xe đi ngược chiều, dừng, đỗ xe trên đường bộ; điều khiển xe qua phà, cầu phao, trong hầm đường bộ và tại các nơi đường giao cắt...

Hậu quả do hành vi phạm tội này gây ra là thiệt hại về tính mạng, thiệt hại nghiêm trọng sức khỏe, tài sản của người khác. Theo quy định tại Điều 202 BLHS, chỉ bị coi là phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ khi gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, được hướng dẫn tại 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 (TTLT số 09/2013).

Giữa hành vi vi phạm và hậu quả xảy ra phải có mối quan hệ nhân quả, có nghĩa là về mặt thời gian, thì hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra trước hậu quả nguy hiểm cho xã hội. Hành vi vi phạm này phải là nguyên nhân làm phát sinh hậu quả nguy hiểm cho xã hội. Tội phạm hoàn thành từ thời điểm xảy ra thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác.

1.1.2.3. Chủ thể của tội phạm

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Khoản 1 Điều 202 BLHS là tội phạm nghiêm trọng; Khoản 2 và Khoản 3 Điều 202 BLHS là tội phạm rất nghiêm trọng; khoản 4 Điều 202 BLHS là tội phạm ít nghiêm trọng. Điều 12 BLHS quy định: “*người từ đủ 16 tuổi trở lên phải chịu TNHS về mọi tội phạm. 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*”. Vì vậy, chủ thể của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại các Khoản 1, 2, 3, 4 Điều 202 BLHS là người từ đủ 16 tuổi trở lên có đủ năng lực TNHS.

Người có đủ năng lực TNHS là người có đủ khả năng nhận thức được tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi của mình đã gây ra. BLHS không quy định thế nào là người có đủ năng lực TNHS. Để đánh giá một người có đủ năng lực TNHS hay không phải căn cứ Điều 13 BLHS quy định tình trạng không có năng lực TNHS. Như vậy, loại trừ những người ở tình trạng không có năng lực TNHS, còn lại sẽ là những người có năng lực TNHS. Những người không có năng lực TNHS quy định tại Điều 13 BLHS là “*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*”.

Do đó, người có đủ năng lực TNHS về tội phạm này là người có khả năng nhận thức được hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của mình là nguy hiểm cho xã hội, bị BLHS nghiêm cấm và có khả năng nhận thức và điều khiển hành vi của mình.

- Trường hợp vi phạm quy định về điều khiển phương tiện 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 thì phải chịu TNHS theo Khoản 4 Điều 202 BLHS. Đó là những khả năng cho chúng ta thấy rõ ràng, tất yếu với hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong hoàn cảnh cụ thể như vậy, nếu không được khắc phục, ngăn chặn kịp thời thì hậu quả đặc biệt nghiêm trọng sẽ xảy ra.

1.1.2.4. Mặt chủ quan của tội phạm

Mặt chủ quan của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ bao gồm yếu tố lỗi của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vi phạm các quy định tại Luật giao thông đường bộ gây ra mà không bao gồm yếu tố động cơ, mục đích.

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện do lỗi vô ý do tự tin hoặc do cầu thả.

Lỗi vô ý do tự tin, người vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tuy thấy trước hành vi của mình có thể gây thiệt hại tính mạng, hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác nhưng cho rằng hậu quả đó sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn chặn được.

Lỗi vô ý do cầu thả, người vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không thấy trước hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của mình có thể gây thiệt hại tính mạng, hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, dù phải thấy trước và có thể thấy trước hậu quả đó.

1.2. Các quy định của pháp luật hình sự Việt Nam về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ .

- Ngày 19/01/1955, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Thông tư số 442/TTG, về việc trừng trị một số tội phạm đã quy định “*không cẩn thận hay không theo Luật đi đường mà gây tai nạn làm người khác bị thương sẽ bị phạt từ 3 tháng đến 3 năm, nếu gây tai nạn làm chết người có thể bị phạt tù đến 10 năm*” [6, tr. 356].

- Ngày 29/6/1955, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Thông tư số 556/TTG, bổ khuyết Thông tư số 442/TTG ngày 19/01/1955 về việc trừng trị một số tội phạm đã quy định: “...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 tù chung thân hoặc tử hình” [9, tr. 356].

Qua nghiên cứu hai văn bản trên học viên đưa ra nhận xét sau:

Thứ nhất, quy định về điều luật của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ còn giản đơn, chưa có sự phân hóa trách nhiệm hình sự rõ ràng, khung hình phạt còn quá rộng, dễ gây tùy tiện trong việc áp dụng.

Thứ hai, Thông tư số 556/TTG, ngày 29/6/1955 của Chính phủ bổ khuyết Thông tư số 442/TTG ngày 19/01/1955 đã quy định hình phạt trong 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 tù chung thân hoặc tử hình, quy định như vậy không khả thi trong thực tiễn áp dụng đối với lỗi khinh suất mà gây ra.

- Ngày 25/11/1968, TANDTC ban hành Công văn số 949- NCPL sơ kết kinh nghiệm về đường lối xét xử tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn quy định: “Trừng trị thích đáng đối với những vi phạm nghiêm trọng, nghiêm trị đúng mức đối với những vi phạm đặc biệt nghiêm trọng, đồng thời kết hợp với thậm trọng để xem xét đầy đủ mọi tình tiết một cách toàn diện.

Mức án nếu không có tình tiết đáng châm chước, thông thường có thể phạt đến 2 năm tù giam, nhưng cá biệt cũng có thể phạt đến ba năm tù giam.

Tai nạn gây nên tác hại lớn như chết nhiều người, tài sản bị thiệt hại có giá trị lớn làm trở ngại thực hiện chủ trương, kế hoạch Nhà nước... có thể áp mức án đến 5 năm tù giam; cá biệt có thể phạt tới 7 năm tù giam” [22, tr. 372, 273].

Trong Công văn số 949, các vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chưa được quy định là một tội độc lập. Đường lối xử lý hành vi phạm tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn được thực hiện theo

hướng dẫn của TANDTC tại bản sơ kết kinh nghiệm về đường lối xét xử tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn.

Năm 1976, Chính phủ ban hành Sắc luật số 03- SL/76 ngày 15/3/1976 quy định về tội phạm và hình phạt đối với hành vi xâm phạm trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe nhân dân. Điều 9, Sắc luật quy định về tội xâm phạm trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe nhân dân như sau: *“Phạm một trong các tội sau đây:*

“...Vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng... thì bị phạt tù từ 3 tháng đến 5 năm. Trong trường hợp nghiêm trọng, thì bị phạt tù đến 15 năm. Trong mọi trường hợp, có thể bị phạt tiền đến 1.000 đồng ngân hàng” [22, tr. 237].

Sắc luật 03- SL/76, lần đầu tiên mô hình hóa đầy đủ tội phạm và hình phạt đối với tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng. Tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng chỉ là một trong số các tội phạm xâm phạm đến trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe nhân dân được quy định có tên tội danh là xâm phạm đến trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe nhân dân.

Điều 186 BLHS năm 1985 quy định về tội *“vi phạm quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng”* như sau:

“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 hàng không gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe của 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 phạt tù từ sáu tháng đến năm năm:

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

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 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 nhiệm vụ 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 phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm.”[17, tr. 138-139].

Điều 186 BLHS 1985 sửa đổi, bổ sung năm 1991 đổi tên thành “tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải”. Nội dung của điều luật vẫn được giữ nguyên.

BLHS năm 1999, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định tại Điều 202 như sau:

“1. Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, 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 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.”[14, tr.144].

Điểm b, khoản 2 Điều 202 BLHS đã được sửa đổi, bổ sung bởi Điều 1 Luật số 37/2009/QH12 ngày 19/6/2009 như sau: “*Trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định hoặc có sử dụng các chất kích thích mạnh khác mà pháp luật cấm sử dụng*”.

So với quy định của BLHS năm 1985, thì quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có một số điểm mới sau đây:

Một là, có sự thay đổi tên tội danh, đối tượng tác động của tội phạm thu hẹp lại chỉ là phương tiện giao thông đường bộ.

Hai là, thiệt hại được quy định tại Khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 được quy định là “*thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khoẻ, tài sản của người khác*” thay cho quy định “*thiệt hại cho tính mạng, cho sức khoẻ của người khác hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến tài sản*” tại khoản 1 Điều 186 BLHS năm 1985.

Ba là, tại Khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999 bổ sung thêm hai tình tiết tăng nặng định khung hình phạt là: “*không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông*” và “*gây hậu quả rất nghiêm trọng*”.

Bốn là, về hình phạt chính: Hình phạt cao nhất có thể áp dụng đối với người phạm tội được quy định tại khoản 3 Điều 202 BLHS năm 1999 là “*phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm thay cho quy định tại khoản 3 Điều 186 BLHS năm 1985 là “phạt tù từ bảy năm đến hai mươi năm*”.

Hình phạt chính có thể áp dụng đối với người phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp

thời, được quy định tại khoản 4 Điều 202 BLHS năm 1999 là “*phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm*” thay cho quy định tại khoản 4 Điều 186 BLHS năm 1986 là “*cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm.*”

Năm là, hình phạt bổ sung được quy định thành một khoản độc lập của điều luật là “*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*”.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Nghiên cứu lịch sử pháp luật hình sự nước ta thấy: Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ra đời gắn liền với quá trình phát triển của pháp luật hình sự; phù hợp với quá trình phát triển khoa học, công nghệ trong đó có các phương tiện giao thông đường bộ; cũng như sự phát triển kinh tế, xã hội đất nước. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định khá muộn gắn liền với quá trình hình thành phát triển các phương tiện giao thông đường bộ, đáp ứng yêu cầu thực tiễn nhằm bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của nhân dân, duy trì trật tự xã hội.

Chương 2

ĐỊNH TỘI DANH VÀ QUYẾT ĐỊNH HÌNH PHẠT ĐỐI VỚI TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH NAM ĐỊNH

2.1. Thực tiễn định tội danh tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Nam Định

2.1.1 Một số vấn đề lý luận về định tội danh tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

* Khái niệm và đặc điểm của định tội danh

Định tội danh là một trong những giai đoạn cơ bản, một trong những nội dung của quá trình áp dụng pháp luật, một trong những biện pháp, cách thức đưa các quy phạm pháp luật hình sự vào cuộc sống. Vậy thì, định tội danh là gì? Hiện nay, có khá nhiều quan điểm khác nhau về khái niệm định tội danh. Tuy nhiên, theo tác giả, khái niệm bao hàm đầy đủ nội dung của định tội danh đó là: "Định tội danh là việc xác định và ghi nhận về mặt pháp lý sự phù hợp chính xác giữa các dấu hiệu của hành vi phạm tội đã được thực hiện của cấu thành tội phạm đã được quy định trong quy phạm pháp luật hình sự" [41;Tr9-10]. Định tội danh đúng là kết quả của quá trình hoạt động của các cơ quan tiến hành tố tụng và tạo tiền đề đảm bảo cho việc quyết định hình phạt đúng đắn.

Quá trình áp dụng các quy phạm pháp luật hình sự diễn ra đa dạng và phức tạp, thể hiện ở ba giai đoạn: Định tội danh, xác định khung hình phạt và quyết định hình phạt. Trong đó, định tội danh là giai đoạn đầu tiên, giai đoạn quan trọng nhất trong ba giai đoạn trên của toàn bộ quá trình áp dụng pháp luật hình sự, vì định tội danh một tội phạm cụ thể được tiến hành ở tất cả các giai đoạn của quá trình tiến hành tố tụng hình sự từ giai đoạn khởi tố đến giai đoạn thi hành án. Định tội danh là một trong những biện pháp đưa các quy định của BLHS vào đời sống xã hội, góp phần có hiệu quả vào quá trình đấu tranh phòng ngừa và chống tội phạm, qua đó góp phần thực hiện chính sách, đường lối hình sự của Đảng và nhà nước. Định tội danh là việc xác định về

mặt pháp lý hình sự phù hợp giữa hành vi nguy hiểm cho xã hội đã được thực hiện trong thực tế khách quan với các dấu hiệu trong cấu thành tội phạm tương ứng được quy định cụ thể trong BLHS. Nói cách khác, định tội danh là việc xác định một hành vi cụ thể đã được đáp ứng đầy đủ các dấu hiệu của cấu thành tội phạm của một tội nào đó trong số các tội được quy định trong BLHS. Về phương pháp định tội danh : Chủ yếu sử dụng các phương pháp phân tích, tổng hợp, quy nạp, diễn dịch và phương pháp loại trừ.

Từ những phân tích khái quát nêu trên có thể thấy định tội danh gồm có bốn đặc điểm như sau:

Thứ nhất, định tội danh là một quá trình nhận thức có tính logic giữa thực tiễn và lý luận. Thể hiện ở hai khía cạnh : Đó là xác định hành vi nguy hiểm cho xã hội đã thực hiện có phù hợp với cấu thành tội phạm cụ thể trong BLHS và đưa ra sự đánh giá nhất định về mặt pháp lý hình sự đối với hành vi đã thực hiện trong thực tế.

Thứ hai, quá trình hoạt động định tội danh phải tuân thủ nghiêm chỉnh các quy phạm pháp luật của BLHS(Luật nội dung) cũng coi như các quy phạm pháp luật của BLTTHS(Luật hình thức).

Thứ ba, định tội danh là một dạng của hoạt động áp dụng pháp luật của cá cơ quan tiến hành tố tụng(Gồm: Cơ quan điều tra,Tòa án,Viện kiểm sát) để cụ thể hóa các quy phạm pháp luật hình sự vào trong thực tế đời sống xã hội. Trên cơ sở xác định đúng đắn và đầy đủ các tình tiết của hành vi đã thực hiện và sự nhận thức đúng đắn và đầy đủ nội dung của cá quy phạm pháp luật hình sự.

Thứ tư, Định tội danh với tính chất là một dạng của hoạt động thực tiễn áp dụng pháp luật hình sự được tiến hành theo ba bước sau :

Bước 1 : Thiết lập, xem xét, đánh giá đúng các tình tiết của vụ án đã xảy ra trên thực tế khách quan.

Bước 2 : Nhận thức một cách thống nhất và chính xác nội dung các quy phạm pháp luật hình sự phản ánh các dấu hiệu cấu thành tội phạm về tội danh có hướng lựa chọn.

Bước 3 : Lựa chọn đúng quy phạm pháp luật hình sự tương ứng để đối chiếu đầy đủ, chính xác các dấu hiệu cấu thành tội phạm được quy định trong quy phạm pháp luật của Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ với các tình tiết hành vi vi phạm cụ thể được thực hiện trên thực tế, trên cơ sở này đưa ra kết luận đúng đắn , có cơ sở, có căn cứ về sự đồng nhất giữa hành vi đã thực hiện với cấu thành tội phạm đã được quy định. Kết luận đó phải được thể hiện dưới dạng văn bản áp dụng pháp luật.

*** Cơ sở pháp lý của định tội danh**

Có rất nhiều văn bản được sử dụng trong hoạt động định tội danh như: BLHS, quy phạm pháp luật hình sự, Luật giao thông đường bộ, Nghị quyết của Quốc hội, Nghị quyết của ủy ban thường vụ Quốc hội, Nghị quyết của HĐTP TANDTC, Thông tư liên ngành của TANDTC, VKSNDTC, Bộ công an, Bộ tư pháp, công văn của Tòa án và của 3 cơ quan tiến hành tố tụng. Tuy nhiên, trong số các văn bản trên, BLHS có vai trò rất quan trọng đối với định tội danh. Các văn bản pháp luật còn lại chỉ với tính chất là cơ sở pháp lý hỗ trợ (gián tiếp) cho quá trình này, bởi :

Thứ nhất: Nhà làm luật khi xây dựng các quy phạm pháp luật hình sự (nghĩa là thực hiện chức năng tội phạm hóa) đã tìm xem các dấu hiệu nào là đặc trưng cơ bản nhất, phổ biến nhất và hay được lặp lại nhiều nhất trong những hành vi ấy, sau đó mới pháp điển hóa vào trong BLHS với tính chất là các dấu hiệu trong CTTTP.

Thứ hai : Điều luật về tội phạm cụ thể trong BLHS chứa đựng đầy đủ các dấu hiệu đặc trưng, điển hình bắt buộc không thể thiếu được của một loại CTTTP. Tất cả các dấu hiệu đó tập hợp thành một hệ thống liên quan chặt chẽ với nhau trở thành khuôn mẫu pháp lý(mô hình tội phạm), làm cơ sở cho người định tội danh so sánh đối chiếu với hành vi phạm tội đã xảy ra.

Thứ ba : BLHS liệt kê tất cả các hành vi nguy hiểm cho xã hội đã được quy định tại điều 2 BLHS: “ Chỉ người nào phạm một tội đã được quy định trong BLHS mới phải chịu TNHS”. Quy định này loại trừ khả năng cho phép bất kỳ một cơ quan, một tổ chức, một cá nhân nào có sự thay đổi heo hướng mở rộng hay thu hẹp mô hình CTP đã được quy định trong BLHS. Mà thẩm quyền này chỉ do một cơ quan duy nhất là Quốc hội thể hiện trong BLHS.

Thứ tư : Các văn bản pháp luật khác chứa đựng các quy phạm pháp luật về nội dung chỉ là sự tiếp tục, cụ thể hóa các quy phạm đã được quy định trong BLHS là mô hình CTP.

Các quy phạm pháp luật trong BLHS được chia làm 2 nhóm căn cứ vào nội dung và tính chất của chúng, đó là các quy phạm pháp luật thuộc phần chung và các quy phạm pháp luật thuộc phần các tội phạm cụ thể. Hai nhóm quy phạm pháp luật này có mối liên quan hữu cơ, thống nhất với nhau trong quá trình định tội danh và quyết định hình phạt. Để áp dụng được các quy phạm pháp luật phần riêng và ngược lại các quy phạm pháp luật phần chung nếu không có các quy phạm pháp luật phần riêng thì chúng hoàn toàn không có ý nghĩa. Chính vì vậy mà các dấu hiệu trong mỗi CTP được quy định trong cả phần chung và phần riêng.

Đối với các quy phạm pháp luật phần chung được chia thành các nhóm như sau:

+ Những quy phạm quy định về chế định như: chế định đồng phạm, chế định phòng vệ chính đáng, chế định lỗi, chế định về các giai đoạn thực hiện tội phạm

+ Những quy phạm quy định khái niệm: như khái niệm hình phạt (Điều 26 BLHS), khái niệm tội phạm(Điều 8 BLHS).

+ Những quy phạm quy định về nguyên tắc: như Điều 3 quy định về nguyên tắc xử lý.

+ Những quy phạm quy định về điều kiện : như điều kiện áp dụng các loại hình phạt.

Đối với các quy phạm phân các tội phạm cụ thể được chia thành 2 nhóm :

+ Những quy phạm quy định về từng tội phạm cụ thể và hình phạt áp dụng đối với từng tội phạm đó.

+ Những quy phạm quy định về khái niệm: như khái niệm tội phạm chức vụ, khái niệm các tội xâm phạm hoạt động tư pháp.

Như đã trình bày ở trên các dấu hiệu trong mỗi CTTP được quy định ở cả phần chung lẫn ở phần riêng, bởi vậy nó là căn cứ pháp lý của định tội danh . Về nội dung của CTTP là các yếu tố cần và đủ cho việc định tội, nó là các dấu hiệu điển hình nhất, đặc trưng nhất có tính chất lặp đi lặp lại trong các hành vi phạm tội cùng loại nói lên bản chất của tội phạm ấy và được nhà làm luật pháp điển hóa trong BLHS.

Tính chất của CTTP là khuôn mẫu pháp lý của tội phạm và là cơ sở pháp lý duy nhất cho việc định tội danh. Chỉ có trên cơ sở xác nhận sự phù hợp đầy đủ các dấu hiệu của CTTP thì mới có căn cứ để khẳng định hành vi của một người bị luật hình sự cấm và trở thành người phạm tội.

Việc làm rõ các dấu hiệu của CTTP vốn có các chức năng nền tảng, phân biệt, là một đảm bảo quan trọng đối với việc định tội danh, đòi hỏi người định tội danh phải có trình độ lý luận về pháp luật hình sự, có kiến thức chuyên môn, có kinh nghiệm thực tiễn. Bên cạnh đó, đòi hỏi phải có các văn bản giải thích hướng dẫn chi tiết nội dung của BLHS để đảm bảo việc áp dụng pháp luật thống nhất.

Tóm lại, việc nghiên cứu để làm sáng tỏ những vấn đề lý luận và thực tiễn về định tội danh có ý nghĩa rất quan trọng trong công tác điều tra, truy tố và xét xử. Bởi vì :

Thực tiễn định tội danh đã từ lâu cho phép khẳng định một chân lý đúng đắn, nếu như trong tất cả các vụ án hình sự khi tội phạm được định tội danh chính xác không những góp phần làm cho hình phạt được quyết định đối với người bị kết án phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội mà người đó đã thực hiện mà còn đảm bảo sức được thuyết phục

cũng như hiệu quả của pháp luật và pháp chế trong nhà nước và uy tín của tòa án và các cơ quan bảo vệ pháp luật được nâng lên rõ rệt trước con mắt của công dân và dư luận xã hội. Thực tiễn định tội danh nước ta cũng cho thấy, đôi khi các cơ quan tư pháp hình sự được ghi nhận trong luật thực định thường là dưới dạng trưng, nhưng các tình huống diễn ra trong thực tế khách quan của đời sống xã hội thì lại rất phong phú và đa dạng, nên không phải lúc nào nhà làm luật nước ta cũng có thể lường trước được tất cả mọi tình huống có thể xảy ra.

Đối với các cơ quan tiến hành tố tụng hình sự tại tỉnh Nam Định, thực tiễn đó cũng không phải là ngoại lệ. Các phần tiếp theo trong chương này của luận văn sẽ làm sáng tỏ thực tiễn này.

2.1.2 Thực tiễn định tội danh đúng và nguyên nhân.

a. Định tội danh tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo khách thể của tội phạm.

Khách thể của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và an toàn tính mạng, sức khỏe, tài sản của Nhà nước, tập thể và mọi người khi tham gia giao thông đường bộ.

Hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của Nhà nước, tập thể và người khác khi tham gia giao thông đường bộ hoặc tạo ra khả năng gây ra thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của người tham gia giao thông khác. Để xử lý các hành vi vi phạm này bằng pháp luật, Nhà nước quy định tội phạm và hình phạt đối với hành vi nguy hiểm này nhằm mục đích bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của mọi người khi tham gia giao thông. Chỉ những hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có tính chất nguy hiểm cao, gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác; hoặc hành vi phải có khả

năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời mới bị coi là tội phạm.

Chẳng hạn : Tối ngày 20/10/2013 Trần Văn Mạnh cùng anh Trần Văn Long và Trần Văn Quảng đi đến thị trấn Gôi, huyện Vụ Bản gặp các bạn uống Rượu, Bia và hát karaoke. Đến khoảng 01 giờ ngày 21/10/2013 mọi người đã uống say ra về , Mạnh (có giấy phép lái xe theo quy định) điều khiển xe mô tô BKS 29X- 05574 chở anh Long và Quảng(Cả ba người không đội mũ bảo hiểm) theo quốc lộ 37B từ thị trấn Gôi đi xã Kim Thái để về nhà ở thôn Thiện Mỹ, xã Yên Mỹ, huyện Ý Yên . Khi đến km 11+ 800 thuộc địa phận xã Kim Thái , huyện Vụ Bản, đoạn đường này cong về phía Đông, do không làm chủ được tốc độ và không chú ý quan sát nên Mạnh điều khiển xe mô tô lao ra lề đường bên phải , qua bãi đất đá rồi tiếp tục lao xuống ruộng đất cát. Hậu quả anh Long, anh Mạnh và anh Quảng đều bị thương, đến 02 giờ 30 phút ngày 21/10/2013 anh Quảng chết trên đường đi cấp cứu; Mạnh và Long được đưa đi điều trị tại bệnh viện Việt Đức- Hà Nội.

Tại bản kết luận giám định số 886/GĐ- KTHS ngày 25/10/2013 của phòng kỹ thuật hình sự công an tỉnh Nam Định kết luận ; Nạn nhân Trần Văn Quảng chết do chấn thương sọ não, vỡ xương hộp sọ, chảy máu nội sọ.

Về bồi thường thiệt hại : Gia đình anh Quảng không yêu cầu Mạnh bồi thường.

Đối với thương tích của anh Long : anh Long từ chối giám định thương tích và không yêu cầu Mạnh bồi thường.

Đối với vụ án trên Mạnh bị VKSND huyện Vụ Bản 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.TAND huyện Vụ Bản cũng đã xét xử và tuyên bị cáo Mạnh phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo khoản 1 Điều 202 BLHS [23].

Trong vụ án trên, hành vi của Mạnh đã xâm phạm đến tính mạng , sức khỏe của người khác mà cụ thể là tính mạng của anh Quảng và sức khỏe của anh Long

Bởi vậy, VKSND và TAND huyện Vụ Bản truy tố và xét xử đối với Trần Văn Mạnh về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS , là hoàn toàn đúng người , đúng tội và đúng pháp luật.

b. Định tội danh tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo mặt khách quan của tội phạm.

Định tội danh trên cơ sở xác định hành vi nguy hiểm cho xã hội

Hành vi khách quan của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Luật giao thông đường bộ như: Hành vi của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vi phạm quy định của Luật giao thông đường bộ về chấp hành hệ thống báo hiệu đường bộ, tốc độ và khoảng cách giữa các xe, sử dụng làn đường, vượt xe, chuyển hướng xe, lùi xe, tránh xe đi ngược chiều, dừng, đỗ xe trên đường bộ; điều khiển xe qua phà, cầu phao, trong hầm đường bộ và tại các nơi đường giao cắt...

Chẳng hạn:Khoảng 10 giờ 45 phút ngày 02/4/2012 Phạm Văn Tuấn điều khiển xe ô tô BKS 18N- 8445 loại xe tải Ben có trọng tải 2200kg chở Cát từ xã Thành Lợi, huyện Vụ Bản về bán cho gia đình ông Phạm Thế Dự ở thôn Hoàng xã Minh Tân, huyện Vụ Bản. Trời sáng, nắng nhẹ, mặt đường khô ráo, phía trước có nhiều khói do đốt rác thải làm hạn chế tầm nhìn. Tuấn lái xe đi ở giữa làn đường với tốc độ khoảng 20 km/giờ(theo lời khai của Tuấn) , không bấm còi và không có tín hiệu cảnh báo. Lúc này ở phía ngược chiều có nhóm học sinh gồm: Phạm Thị Hà, Phạm Minh Thu, Phạm Thu Dung Phạm Thị Hồng Thom, Phạm Thị Hồng Nhung , Trần Thị Mỹ Hạnh đang trên đường đi học về, mỗi người một xe đạp đi dàn hàng 2, hàng 3 theo hướng bên phải đường.Khi phát thấy hiện nhóm học sinh đi xe đạp tới gần, Tuấn luống

cuồng mất bình tĩnh không xử lý phanh giảm tốc độ mà đánh lái sang trái phần đường của các xe đạp ngược chiều, đè sang cả bãi rác nằm ngoài lề trái, phần đầu bên phải ô tô 18N-8445 va chạm với các xe đạp làm người và xe đổ ra đường gây tai nạn. Hậu quả cháu Hà chết tại chỗ, cháu Nhung và cháu Thơm bị thương, hư hỏng xe đạp của cháu Thu và cháu Dung. Chạy tiếp khoảng 3-4 mét Tuấn dừng và xuống xe đi đến hiện trường thấy cháu Hà nằm bất tỉnh trên đường, Tuấn không đưa người bị nạn đi cấp cứu mà tiếp tục lên xe điều khiển xe đến đổ cát cho gia đình ông Dự rồi tiếp tục lái xe đi đường khác về đến thôn Hạ, xã Minh Tân. Do đường làng có barie không cho đi qua nên Tuấn để xe lại đường thôn Hạ đưa con mình là Hằng và Duy vào nhà anh Đồng gửi đến 13 giờ 45 phút cùng ngày Tuấn đến công an huyện Vụ Bản đầu thú.

Với hành vi gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm Tuấn đã bị VKSND và TAND huyện Vụ Bản truy tố và xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 202 BLHS [24].

Định tội danh trên cơ sở xác định hậu quả của tội phạm

Hậu quả do hành vi phạm tội này gây ra là thiệt hại về tính mạng, thiệt hại nghiêm trọng sức khỏe, tài sản của người khác. Theo quy định tại Điều 202 BLHS, chỉ bị coi là phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ khi gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, được hướng dẫn tại 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 (TTLT số 09/2013).

Giữa hành vi vi phạm và hậu quả xảy ra phải có mối quan hệ nhân quả, có nghĩa là về mặt thời gian, thì hành vi vi phạm quy định về điều khiển

phương tiện giao thông đường bộ xảy ra trước hậu quả nguy hiểm cho xã hội. Hành vi vi phạm này phải là nguyên nhân làm phát sinh hậu quả nguy hiểm cho xã hội. Tội phạm hoàn thành từ thời điểm xảy ra thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác.

Chẳng hạn : Khoảng 5 giờ 30 phút ngày 17/10/2014, Nguyễn Văn Vọng có giấy phép lái xe ô tô hạng C điều khiển xe ô tô tải BKS 30P – 4153, trên xe có anh Bùi Đình Chuyên đang ngủ trên ca bin. Khi điều khiển xe đến km 122 + 700 Quốc lộ 10, đoạn giao cắt giữa Quốc lộ 10 với đường sắt Bắc – Nam và Quốc lộ 37B khoảng 20m thuộc địa phận thị trấn Gôi, huyện Vụ Bản theo hướng Ninh Bình – Nam Định . Vọng phát hiện tại ngã ba đường sắt và Quốc lộ 10 có xe mô tô BKS 18K1 – 00588 do ông Đặng Văn Vang điều khiển chở vợ là bà Đỗ Thị Dinh, bà Dinh kéo theo xe cải tiến chở mía đang chuẩn bị rẽ xuống Quốc lộ 10, đoạn đường này có biển báo nguy hiểm, mặt đường trơn do có mưa trước đó. Vọng bấm một hồi còi nhưng vẫn giữ nguyên tốc độ khoảng 40km/h. Lúc này xe ô tô Vọng điều khiển đã ở trong vùng có hiệu lực của biển báo nguy hiểm nhưng Vọng không giảm tốc độ ô tô đến mức không nguy hiểm. Khi ô tô cách ngã ba khoảng 5m thì ông Vang cũng điều khiển xe mô tô đi xuống Quốc lộ 10 rồi rẽ hướng đi Ninh Bình. Vọng đánh lái sang chiều đường bên trái để tránh và xử lý hệ thống phanh nhưng không kịp. Xe ô tô của Vọng điều khiển đã xô vào xe mô tô do ông Vang điều khiển làm xe mô tô cùng ông Vang, bà Dinh ngã xuống đường và bị xe ô tô đẩy rê về phía Nam Định và ép vào gốc cây bàng ở ngoài mé đường bên trái.

Hậu quả xảy ra : Bà Dinh chết ngay tại chỗ , ông Vang bị thương nặng đưa đi điều trị tại bệnh viện Việt Đức- Hà Nội từ ngày 17/10/2014 đến ngày 31/10/2014 thì chết.

Tại bản kết luận giám định số 894/GĐKTHS ngày 21/10/2014 của phòng kỹ thuật hình sự công an tỉnh Nam Định kết luận bà Đỗ Thị Dinh chết do chấn thương vỡ xương hộp sọ, chảy máu nội sọ.

Tại bản kết luận giám định số 932/GĐKTHS ngày 04/12/2014 của phòng kỹ thuật hình sự công an tỉnh Nam Định kết luận ông Đặng Văn Vang chết do đa chấn thương .

Với hành vi nêu trên đã gây hậu quả rất nghiêm trọng. Vong đã bị VKSND và TAND huyện Vụ Bản truy tố và xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 202 BLHS [25].

c. Định tội danh tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo chủ thể của tội phạm.

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Khoản 1 Điều 202 BLHS là tội phạm nghiêm trọng; Khoản 2 và Khoản 3 Điều 202 BLHS là tội phạm rất nghiêm trọng; khoản 4 Điều 202 BLHS là tội phạm ít nghiêm trọng. Điều 12 BLHS quy định: *“người từ đủ 16 tuổi trở lên phải chịu TNHS về mọi tội phạm. 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”*. Vì vậy, chủ thể của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại các Khoản 1, 2, 3, 4 Điều 202 BLHS là người từ đủ 16 tuổi trở lên có đủ năng lực TNHS.

Người có đủ năng lực TNHS là người có đủ khả năng nhận thức được tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi của mình đã gây ra. BLHS không quy định thế nào là người có đủ năng lực TNHS. Để đánh giá một người có đủ năng lực TNHS hay không phải căn cứ Điều 13 BLHS quy định tình trạng không có năng lực TNHS. Như vậy, loại trừ những người ở tình trạng không có năng lực TNHS, còn lại sẽ là những người có năng lực TNHS. Những người không có năng lực TNHS quy định tại Điều 13 BLHS là *“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”*.

Do đó, người có đủ năng lực TNHS về tội phạm này là người có khả năng nhận thức được hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của mình là nguy hiểm cho xã hội, bị BLHS nghiêm cấm và có khả năng nhận thức và điều khiển hành vi của mình.

- Trường hợp vi phạm quy định về điều khiển phương tiện 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 thì phải chịu TNHS theo Khoản 4 Điều 202 BLHS. Đó là những khả năng cho chúng ta thấy rõ ràng, tất yếu với hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong hoàn cảnh cụ thể như vậy, nếu không được khắc phục, ngăn chặn kịp thời thì hậu quả đặc biệt nghiêm trọng sẽ xảy ra.

Qua quá trình nghiên cứu có thể thấy rằng độ tuổi phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhiều nhất trên địa bàn tỉnh Nam Định là nhóm tuổi từ 30 tuổi trở lên.

d. Định tội danh tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo mặt chủ quan của tội phạm.

- Mặt chủ quan của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ bao gồm yếu tố lỗi của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vi phạm các quy định tại Luật giao thông đường bộ gây ra mà không bao gồm yếu tố động cơ, mục đích.

- Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện do lỗi vô ý do tự tin hoặc do cầu thả.

- Lỗi vô ý do tự tin, người vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tuy thấy trước hành vi của mình có thể gây thiệt hại tính mạng, hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác nhưng cho rằng hậu quả đó sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn chặn được.

- Lỗi vô ý do cầu thả, người vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không thấy trước hành vi vi phạm quy định về điều khiển

phương tiện giao thông đường bộ của mình có thể gây thiệt hại tính mạng, hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, dù phải thấy trước và có thể thấy trước hậu quả đó.

Chẳng hạn : 13 giờ 00 phút ngày 16/12/2011 Ngô Ngọc Lưu điều khiển xe ô tô loại đầu kéo mang BKS 18T – 3391 từ thành phố Nam Định vào Bím Sơn – Thanh Hóa để chở xi măng về Nam Định theo hợp đồng. Sau khi nhận hàng xong, Lưu tiếp tục điều khiển phương tiện về đến Ninh Bình. Do trời tối Lưu sử dụng đèn chiếu sáng và tiếp tục đi đến km 116+400 quốc lộ 10 thuộc địa phận Trình Xuyên - Liên Bảo - Vụ Bản - Nam Định. Lúc đó, vào khoảng 19 giờ 40 phút thì hai lớp kéo cầu giữa bên phải bị đinh cắm vào làm thủng lớp nên xe ô tô dừng ở phần đường dành cho xe cơ giới hướng Ninh Bình – Nam Định. Lúc này hệ thống báo tín hiệu an toàn phía trước xe vẫn hoạt động, hệ thống báo tín hiệu an toàn phía sau không hoạt động được (do bị hỏng từ trước). Lưu đã gọi điện báo cho chủ xe là ông Nguyễn Huy Chuyển và anh Hoàng Văn Vấn là thợ sửa chữa ô tô biết để khắc phục, đồng thời lấy một ít cây ngô ở lề đường vát về phía sau và cắm đèn pin đứng cách thành sau ô tô khoảng 10m về phía Ninh Bình làm tín hiệu cho các phương tiện tham gia giao thông hướng Ninh Bình – Nam Định biết.

Khoảng 22 giờ 20 phút cùng ngày thì xe mô tô BKS 36K1 – 3265 do anh Thiều Văn Trung ở xã Đông Văn, huyện Đông Sơn , tỉnh Thanh Hóa điều khiển , chở sau là anh Lê Đình Dũng là người cùng xã đi theo hướng Ninh Bình – Nam Định. Do không có tín hiệu cảnh báo, xe ô tô dừng không đúng quy định nên xe mô tô của anh Trung đã xô vào thành thùng phía sau bên trái ô tô, làm anh Trung chết tại chỗ , anh Dũng bị thương phải đi bệnh viện cấp cứu, xe mô tô bị hư hỏng nặng.

Tại bản kết luận giám định pháp y số 1118/GĐ-PY ngày 17/12/2011 của phòng kỹ thuật hình sự công an tỉnh Nam Định kết luận : nạn nhân Thiều Văn Trung chết do vỡ xương thái dương phải, vỡ xương gò mắt, gò má , xương

hàm bên phải, gãy cung trước xương sườn số 5,6,7,8,9,10. Gãy 1/3 xương đùi trái, gãy 1/3 xương đùi phải.

Với nội dung nêu trên khi xét xử bị cáo Lưu cho rằng mình không phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Vì khi xe ô tô bị thùng lốp bị cáo đã dùng cây ngô ở lề đường vấp về phía đuôi xe và vẫy đèn pin để cảnh báo nhưng mô tô của anh Trung vẫn xô vào thành thùng sau bên trái ô tô dẫn đến hậu quả chết người. Căn cứ vào tài liệu đã được thu thập và tại phiên tòa thể hiện hệ thống báo tín hiệu an toàn phía sau không hoạt động được (do bị hỏng từ trước) và bị cáo làm cảnh báo nhưng không an toàn tuyệt đối tai nạn vẫn xảy ra. Vì vậy, kết tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo khoản 1 điều 202 BLHS [26] đối với bị cáo là hoàn toàn đúng pháp luật.

2.1.3. Khó khăn, vướng mắc, sai lầm và nguyên nhân

Trong thời gian vừa qua tại Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định, hầu hết các vụ án được xét xử đảm bảo đúng người, đúng tội, đúng quy định của pháp luật; đem lại công lý, đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp chính đáng cho mọi công dân. Tuy nhiên, qua thực tiễn công tác nghiên cứu, giải quyết các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong thời gian qua, học viên thấy còn tồn tại một số vướng mắc, bất cập cả về lý luận và thực tiễn làm ảnh hưởng không nhỏ đến công tác nghiên cứu, giải quyết các vụ án này. Những tồn tại, vướng mắc đó cần được nhanh chóng chỉ ra kịp thời khắc phục, nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng xét xử..

Những vướng mắc bất cập do các quy định của pháp luật:

Thứ nhất, BLHS năm 1999 quy định tên Điều 202 “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*”, chưa phù hợp với quy định tại Khoản 22 Điều 3 Luật giao thông đường bộ “*Người tham gia giao thông gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật; người đi bộ trên đường bộ*”. Do đó, quy định tên Điều 202 BLHS như hiện nay chưa khái quát hết toàn bộ phạm

vi điều chỉnh của Khoản 2 Điều 3 Luật giao thông đường bộ cũng như có thể gây ra cách hiểu khác nhau về Điều 202 BLHS trong quá trình thống nhất áp dụng pháp luật. Đó là người đi bộ vi phạm quy định của Luật giao thông đường bộ cũng thuộc phạm vi điều chỉnh của Điều 202 BLHS, đây là bất cập cần khắc phục. Do đó, chúng ta cần hoàn thiện nội dung liên quan đến điều luật này mang tính khái quát hơn, phù hợp với quy định tại Luật giao thông đường bộ đang là nhiệm vụ đặt ra hiện nay.

Thứ hai, Khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 quy định “*người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm... thì bị phạt tiền từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng...*”. Quy định hình phạt tiền đối với tội này là tiền bộ của pháp luật hình sự nước ta so với Điều 186 BLHS năm 1985 quy định về tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải. Tuy nhiên, hiện nay định lượng bằng một mức tiền cụ thể về kỹ thuật lập pháp sẽ nhanh chóng bị lạc hậu do các thay đổi về kinh tế, xã hội của đất nước. Chúng ta cần quy định hình phạt tiền theo lương tối thiểu (tính theo tháng) sẽ bảo đảm tính bền vững của điều luật hơn so với hiện nay.

Thứ ba, áp dụng Điểm a Khoản 2 Điều 202 BLHS khi thời hạn sử dụng các giấy phép, bằng lái hoặc chứng chỉ do cơ quan có thẩm quyền cấp được tính từ “*ngày cấp phép đến khi hết hạn ghi trên giấy phép*” quy định tại Điểm c Mục 8 Điều 1 TTLT số 09/2013 [5, tr. 2]. Qua thực tiễn nghiên cứu, giải quyết các vụ án thấy rằng còn cứng nhắc chưa phản ánh hết bản chất của việc người điều khiển phương tiện có giấy phép lái xe.

Một số trường hợp ngoại lệ vẫn được coi là có giấy phép lái xe khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ như: Có giấy chứng nhận tạm thời đã hoàn thành thủ tục và đang chờ cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép lái xe chính thức; hoặc chuyển đổi giấy phép lái xe lên hạng cũng được coi là có giấy phép lái xe vì thời điểm gây tai nạn người lái xe chưa có giấy phép lái xe theo quy định của pháp luật chỉ là vi phạm hành chính, thực chất là người đó có giấy phép lái xe.

Ví dụ: Tại bản án số 07/2011/HSST ngày 17/02/2012 của TAND huyện Hải Hậu bị cáo Vũ Hoàng Giang, vừa học tập trung tại trường đào tạo lái xe và thi sát hạch xong (đã đỗ), đang chờ cấp giấy phép lái xe thì gây tai nạn. Trong hồ sơ vụ án, Cơ quan điều tra đã xác minh thu thập chứng cứ, có văn bản của trường đào tạo lái xe thể hiện Giang đã được học đào tạo lái xe vừa thi sát hạch xong đã đỗ. Hiện Giang chưa được cấp giấy phép lái xe do đang hoàn tất thủ tục hành chính để trình cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép lái xe theo quy định. Vì lý do trên, HĐXX nhận định cho rằng bị cáo không có giấy phép lái xe theo quy định tại thời điểm gây tai nạn áp dụng Điểm a Khoản 2 Điều 202 BLHS để xử phạt bị cáo là chưa chính xác; sai sót trên đã được khắc phục và nhắc nhở để rút kinh nghiệm với trường hợp trên bị cáo đã học và thi sát hạch (đã đỗ), chưa được cấp giấy phép lái xe chỉ là vi phạm thủ tục hành chính.

Thứ tư, việc áp dụng Điểm b Khoản 2 Điều 202 BLHS còn nhiều bất cập, thực tiễn phải có kết luận giám định mới đủ căn cứ kết tội theo Khoản 2 Điều 202 BLHS nếu hành vi vi phạm ở Khoản 1 Điều 202 BLHS; còn “*tình trạng say*” theo hướng dẫn tại Điểm a Mục 2 Điều 3 TTLT số 09/2013 [6, tr.4], hướng dẫn Điểm b Khoản 2 Điều 202 BLHS thực tiễn xét xử rất khó xác định nếu sau khi vụ tai nạn giao thông xảy ra Cơ quan điều tra ban đầu không kịp thời lấy mẫu máu và khí thở của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây tai nạn để giám định kịp thời thì “*tình trạng say*” sẽ nhanh chóng mất đi, bị cáo sẽ bị truy tố, xét xử không đúng với tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi gây ra quy định tại Điều 202 BLHS.

Do đó, đây là tồn tại của quy định pháp luật dẫn đến bị cáo bị truy tố đúng tội nhưng không đúng khung của điều luật, không đảm bảo tính nghiêm minh của pháp luật, do vậy phải “*tình trạng say*” chưa được giải quyết triệt để trong hướng dẫn của TTLT số 09/2013. Thực tiễn cho thấy có người uống nhiều rượu cũng chưa say, có người uống một hai chén rượu cũng say, tình trạng say phụ thuộc vào tình trạng sức khỏe từng người, do chưa thống nhất triệt để cách hiểu

tình trạng say là như thế nào; cũng như chỉ có thể dùng kết luận giám định về nồng độ cồn trong máu, trong hơi thở mới được dùng làm chứng cứ kết tội bị cáo theo Điểm b Khoản 2 Điều 202 BLHS khi bị cáo có hành vi vi phạm quy định tại Khoản 1 Điều 202 BLHS. Tòa án không được dùng những chứng cứ khác như lời khai người làm chứng, người bị hại để thay thế cho kết luận giám định dẫn tới khó khăn trong quá trình giải quyết các vụ án.

Ví dụ: Tại bản án số 01/2014/HSST ngày 21/01/2014 của TAND huyện Ý Yên có nội dung: Khoảng 21 giờ 30 ngày 19/7/2013 Hoàng Văn Tân điều khiển xe ô tô trên quốc lộ 10. Phía trước ngược chiều có xe mô tô do Ngô Thiên Tân điều khiển phía sau chở Nguyễn Hữu Tiến, không đủ điều kiện sang đường nhưng Tân vẫn điều khiển xe mô tô chuyển hướng sang đường bên trái khoảng 3,05 m, xe ô tô Tân điều khiển đi tới, làm cả hai xe đâm vào nhau. Hậu quả Tiến bị chết ngày 23/7/2013, Tân bị thương tật tỉ lệ 33%.

Theo hồ sơ vụ án và tại phiên tòa bị cáo Tân và những người làm chứng khai nhận có nội dung: Tiến là bạn thân đến thăm nhà và ăn cơm tại nhà Tân, hai người uống khoảng 3 đến 4 chén rượu. Người có mặt tại hiện trường được triệu tập là người làm chứng Nguyễn Thị Ngọc, Nguyễn Thị Hoa khai khi xảy ra vụ tai nạn mọi người đưa Tân và Tiến đi cấp cứu thấy cả hai nồng nặc mùi rượu. Quá trình giải quyết ban đầu Cơ quan cảnh sát điều tra công an huyện Ý Yên, tỉnh Nam Định đã không kịp thời lấy ngay mẫu máu và hơi thở của Tân để xác định nồng độ cồn trong máu và trong khí thở quy định tại Điểm c Khoản 2 Điều 3 Chương 2 TTLT số 09/2013 để giám định. Chứng cứ quan trọng là kết luận giám định không có, nên HĐXX không có đủ cơ sở kết luận bị cáo Trụ uống rượu vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở theo quy định. Trường hợp Tân uống rượu vượt quá mức trên thì sẽ bị truy tố, xét xử theo quy định tại Điểm b Khoản 2 Điều 202 BLHS. Vụ án này do không tiến hành giám định nồng độ cồn, khí thở nên chỉ truy tố, xét xử Tân theo Khoản 1 Điều 202 BLHS.

Thứ năm, việc áp dụng tình tiết “*gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm*” quy định tại Điểm c Khoản 2 Điều 202 BLHS. Hiện nay tình tiết này chưa được quy định rõ ràng, nên việc áp dụng còn khác nhau dẫn đến hậu quả các cơ quan THTT không đánh giá hết tính chất, mức độ nguy hiểm hành vi phạm tội của bị cáo đã gây ra.

Ví dụ: Tại bản Cáo trạng số 02/CT- KSĐT ngày 07/11/2011 của Viện kiểm sát nhân dân huyện Nghĩa Hưng , tỉnh Nam Định có nội dung: Khoảng 19 giờ 30 ngày 27/8/2011, Lê Văn Tuất điều khiển xe mô tô biển kiểm soát 90 H 3- 9629 đi trên quốc lộ 1 đã đâm vào xe mô tô Trương Văn Giang điều khiển. Hậu quả Giang bị chết, do quá sợ hãi, vì nơi xảy ra tai nạn gần nhà Giàu rất nhiều người thân của nạn nhân bức xúc, đe dọa... Tuất phải lợi dụng đêm tối lánh tạm đi. Qua xác minh biển kiểm soát xe mô tô cơ quan Công an đã nắm được người điều khiển xe là Tuất ngay trong đêm, đến 10 giờ sáng hôm sau thấy tình hình tạm ổn Tuất mới ra trình báo Công an. Bản Cáo trạng truy tố Tuất về tội Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo Điểm c Khoản 2 Điều 202 BLHS với tình tiết tăng nặng định khung “*gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm*”. Sau khi thụ lý vụ án TAND huyện Nghĩa Hưng , tỉnh Nam Định qua nghiên cứu, thấy rằng chỉ đủ cơ sở truy tố, xét xử bị can Tuất theo khoản 1 Điều 202 BLHS, do đó đã ra quyết định Trả hồ sơ yêu cầu Viện kiểm sát điều tra bổ sung để làm rõ nội dung: “*sau khi xảy ra vụ tai nạn bị can Tuất có bỏ chạy nhằm mục đích để trốn tránh trách nhiệm của bản thân đã gây ra, hay chỉ nhằm mục đích là chạy trốn để thoát khỏi sự phẫn nộ của người dân nơi Giang bị tai nạn đe dọa, làm căn cứ chính xác để giải quyết vụ án*”. Viện kiểm sát tiến hành phúc cung lại Tuất, kết hợp lấy lời khai bổ sung người làm chứng nơi xảy ra vụ tai nạn và nơi Tuất đến ở nhờ buổi đêm sau khi xảy ra vụ tai nạn. Kết quả Viện kiểm sát nhân dân huyện Nghĩa Hưng , tỉnh Nam Định đã phải thay đổi quan điểm chỉ truy tố bị can Tuất ra trước Tòa án theo khoản 1 Điều 202 BLHS.

Thứ sáu, cần xác định rõ hành vi không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hướng dẫn giao thông quy định tại Điểm d Khoản 2 Điều 202 BLHS là do hành vi cố ý hay vô ý của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Chúng ta cần ban hành Nghị quyết của HĐTPTANDTC để hướng dẫn nếu hành vi do sự cố ý của người tham gia giao thông thì việc xử lý hành vi không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hướng dẫn giao thông là chính xác. Nhiều trường hợp hành vi điều khiển xe mô tô chạy qua ngã tư đường đang có đèn đỏ, đồng chí Cảnh sát giao thông có hiệu lệnh cho các xe dừng lại người đó biết rõ hiệu lệnh, không chấp hành vẫn cho xe di chuyển gây hậu quả cho người tham gia giao thông khác quy định tại Khoản 1 Điều 202 BLHS thì người tham gia giao thông đó phải bị xử lý theo Điểm d Khoản 2 Điều 202 BLHS với tình tiết định khung *“không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông”*. Trường hợp người tham gia giao thông do vô ý không phát hiện được hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông thì không nên áp dụng nếu họ có hành vi vi phạm ở khoản 1 Điều 202 BLHS mới chính xác. Do đó, khi kết luận hoặc truy tố bị can ra trước Tòa án để xét xử cần phải có đầy đủ chứng cứ để chứng minh cho việc bị can *“không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông”* làm căn cứ truy tố, xét xử chính xác, khách quan.

Thứ bảy, Khoản 4 Điều 202 BLHS hiện nay chưa có hướng dẫn cụ thể quy định những hành vi vi phạm quy định như thế nào về an toàn giao thông đường bộ có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để áp dụng trong thực tiễn.

Trước đây, Nghị quyết số 04/1986 ngày 29/11/1986 của HĐTPTANDTC hướng dẫn Khoản 4 Điều 186 BLHS về tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải năm 1985 là tình tiết: *“khả năng dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời”* được xác định hậu quả đặc

biệt nghiêm trọng tất yếu sẽ xảy ra, nếu không được ngăn chặn kịp thời (như: Trưởng ga B đã nhận cho đoàn tàu từ A về, lại ra lệnh cho đoàn tàu khác từ B tiến về A, hai đoàn tàu này tất yếu sẽ đâm vào nhau gây nên hậu quả đặc biệt nghiêm trọng, nếu không được ngăn chặn kịp thời” [23, tr.15]. Khoản 4 Điều 186 BLHS 1985 được thay thế bằng Khoản 4 Điều 202 BLHS năm 1999 quy định “*Vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ mà có khả năng thực* Chúng ta cần ban hành Nghị quyết của HĐPTANDTC hướng dẫn những hành vi vi phạm như thế nào về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng để áp dụng trong thực tiễn, tránh tình trạng chỉ tồn tại trên quy định của điều luật, làm giảm tính răn đe, giáo dục và phòng ngừa tội phạm do chúng ta chưa điều tra, truy tố, xét xử vụ án nào theo khoản 4 Điều 202 BLHS.

Những sai sót trong việc áp dụng pháp luật xét xử tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ :

Thứ nhất, một số vụ án cơ quan THTT xác định chưa đúng nguyên nhân và lỗi trong một số vụ tai nạn giao thông.

Lỗi là thái độ tâm lý của chủ thể đối với hành vi nguy hiểm cho xã hội và hậu quả của hành vi đó gây ra. Trong tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, lỗi của người phạm tội luôn là lỗi vô ý. Thực tiễn xét xử cho thấy một số vụ án về giao thông đường bộ cơ quan THTT đã xác định không đúng mối quan hệ nhân quả giữa hành vi vi phạm và hậu quả xảy ra, cũng như lỗi của người vi phạm (nhầm lẫn giữa nguyên nhân và điều kiện dẫn đến vụ tai nạn, giữa lỗi hành chính và lỗi hình sự) nên đã truy cứu TNHS không đúng đối với người vi phạm.

Ví dụ: Hồi 13 giờ 30 phút, ngày 15/10/2013 Nguyễn Văn A (không có giấy phép lái xe) điều khiển xe mô tô Dream trên phần đường của mình. Khi đến ngã ba thị trấn X, thấy phía trước cách khoảng 35- 40 m có một xe mô tô Wave (do Trần Văn B điều khiển) đi ngược chiều, A bật tín hiệu xin đường và điều khiển xe sang trái. Do phóng quá nhanh, không quan sát đường, nên B

không kịp xử lý và xe máy của B đâm vào xe máy của A làm xe Dream đổ nghiêng trên mặt đường, B bị văng ra khỏi xe đầu đập xuống mặt đường chết. Nguyên nhân của vụ tai nạn được xác định là do B (uống rượu) phóng nhanh, không xử trí kịp nên đâm vào xe của A gây ra tai nạn. Nguyễn Văn A bị truy tố và xét xử về tội “vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” theo Điểm a Khoản 2 Điều 202 BLHS.

Trong trường hợp trên, tai nạn xảy ra hoàn toàn do lỗi của B (chạy quá tốc độ, không quan sát đường, không giảm tốc độ khi đến đường giao nhau nên không kịp xử lý và gây ra tai nạn). Còn A khi sang đường có quan sát, ra tín hiệu xin đường và khi thấy xe ngược chiều cách khá xa mới điều khiển xe sang bên kia đường. Trường hợp này nếu B đi đúng tốc độ cho phép và giảm tốc độ khi sắp vào đường giao nhau thì tai nạn chắc chắn không xảy ra. Dù A có vi phạm luật giao thông đường bộ (điều khiển xe mô tô không có giấy phép lái xe) nhưng đây là lỗi hành chính không phải lỗi hình sự. Mặt khác, trong quan hệ nhân quả giữa hành vi của B và A với hậu quả xảy ra (B chết) thì nguyên nhân trực tiếp gây ra tai nạn chính là hành vi của B, hành vi của A chỉ là điều kiện dẫn đến vụ tai nạn. Trong vụ tai nạn này thiếu một yếu tố thuộc mặt khách quan của tội phạm đó là quan hệ nhân quả giữa hành vi của A và hậu quả xảy ra để cấu thành tội “vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” quy định tại Khoản 1 Điều 202 BLHS. Các cơ quan THTT đã nhầm lẫn giữa lỗi hành chính và lỗi hình sự, giữa nguyên nhân và điều kiện dẫn đến vụ tai nạn khi cho rằng A không có giấy phép lái xe, vì vậy A không được phép điều khiển xe mô tô trên đường. Nếu A chấp hành quy định này thì xe của B sẽ không bị va quệt và tai nạn sẽ không xảy ra [12, tr. 22].

Từ ví dụ trên có thể rút ra kết luận: Không phải trong mọi trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vi phạm quy định nào đó về an toàn giao thông thì đều có lỗi gây ra việc tai nạn. Để có căn cứ truy cứu TNHS đối với vi phạm này, cần phải xác định chính xác nguyên nhân dẫn đến

tai nạn (quan hệ giữa hành vi của họ với hậu quả xảy ra) và lỗi của người vi phạm là lỗi hành chính hay lỗi hình sự. Nếu vi phạm của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ không phải là nguyên nhân trực tiếp dẫn đến tai nạn thì họ chỉ có lỗi về hành chính và hành vi đó không cấu thành tội phạm.

Thực tiễn qua công tác xét xử cho thấy sau khi một số vụ tai nạn giao thông xảy ra Cơ quan điều tra ban đầu xác định chưa chính xác, chưa đúng nguyên nhân và lỗi trong một số vụ tai nạn giao thông dẫn tới kéo dài thời gian giải quyết vụ án. Các lỗi này thường khi nghiên cứu hồ sơ đã được Viện kiểm sát, Tòa án triệt để loại bỏ, cũng như rút kinh nghiệm cho Cơ quan điều tra.

Thứ hai, xác định chính xác tính chất mức độ lỗi trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà nguyên nhân do hỗn hợp lỗi; thiệt hại do hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra thông thường là kết quả của nhiều nguyên nhân gắn liền với nhau. Lỗi hoàn toàn thuộc về người gây ra vụ tai nạn, hỗn hợp lỗi nhiều bên cùng có lỗi gây ra, một phần lỗi của người bị hại. Tuy nhiên, qua thực tiễn công tác xét xử thấy còn nhiều sai sót trong việc đánh giá tính chất mức độ lỗi của từng vụ án cụ thể .

Ví dụ 1: Cũng tại bản án số 01/2014/HSST ngày 21/01/2014 của TAND huyện Ý Yên xét xử có nội dung: Khoảng 21 giờ 30 ngày 19/7/2013 Hoàng Văn Lâm điều khiển xe ô tô biển kiểm soát 30 T- 7164, tới quốc lộ 10. Đường rộng 11,8 m, trải nhựa, phẳng ở giữa có vạch sơn đứt quãng phân chia thành hai chiều đường. Phía trước ngược chiều có xe mô tô biển kiểm soát 28 F3-9712 do Ngô Thiên Tân điều khiển chở Nguyễn Hữu Tiến. Khi cách xe ô tô khoảng 30 đến 35 m, không đủ điều kiện để sang đường Tân vẫn điều khiển xe mô tô chuyển hướng sang đường bên trái không bật đèn tín hiệu báo hướng rẽ, sang đường bên trái được khoảng 3,05 m xe ô tô Lâm điều khiển đi tới. Do không làm chủ tốc độ xe ô tô đã va vào xe mô tô. Hậu quả Tiến bị chết, Tân bị thương tỉ lệ thương tật là 33%.

Trong vụ án trên HĐXX nhận định: Hoàng Văn Lân có giấy phép lái xe theo quy định điều khiển xe ô tô đã không tuân thủ quy định về tốc độ xe chạy trên đường *“phải giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép đến mức không nguy hiểm (có thể dừng lại một cách an toàn)”*, hành vi đó đã vi phạm quy định tại khoản 1 Điều 5 TTLT số 13/2009 nên đã vi phạm quy định tại khoản 1 Điều 12 Luật giao thông đường bộ [6; tr 2]. Ngô Thiên Tân có giấy phép lái xe theo quy định nhưng trong quá trình điều khiển xe mô tô chuyên hướng đã không chú ý quan sát, không *“có tín hiệu báo hướng rẽ”*; không *“nhường đường cho các xe đi ngược chiều và chỉ cho xe chuyển hướng khi quan sát thấy không gây trở ngại hoặc nguy hiểm cho người và phương tiện khác”*. Trụ vẫn cho xe chuyển hướng, hành vi đó đã vi phạm vào khoản 1, khoản 2 Điều 15 Luật giao thông đường bộ. Hậu quả gây ra do hành vi của Lân và Tân làm anh Tiến bị chết, Tân cũng bị thương tật tỉ lệ 33 %.

HĐXX đánh giá tính chất mức độ lỗi của các bị cáo như sau: Đối với Lân không chấp hành quy định của Luật giao thông đường bộ quy định về tốc độ điều khiển xe ô tô trên đường bộ, để xe ô tô do mình điều khiển va vào xe mô tô do Tân điều khiển làm anh Tiến bị chết, Tân bị thương tích tỉ lệ thương tật 33 %. Do đó Lân phải hoàn toàn chịu trách nhiệm về hành vi của mình cũng như hậu quả của hành vi đã gây ra cao hơn Tân.

Đối với bị cáo Tân trong quá trình điều khiển xe mô tô không chấp hành các quy định của Luật giao thông đường bộ chuyển hướng đã không chú ý quan sát, không có tín hiệu báo hướng rẽ; không nhường đường cho các xe đi ngược chiều và chỉ cho xe chuyển hướng khi quan sát thấy không gây trở ngại hoặc nguy hiểm cho người và phương tiện khác. Tân vẫn cho xe chuyển hướng để xe mô tô do mình điều khiển va vào xe ô tô do Lân điều khiển làm anh Tiến bị chết, do đó Tân phải chịu trách nhiệm về hành vi của mình cũng như hậu quả của hành vi đã gây ra thấp hơn Lân.

Thông báo kiểm tra án của TAND tỉnh Nam Định nhận xét: “*trong vụ án này Lâm và Tân đều có lỗi trong việc gây ra tai nạn, nhưng bị cáo Tân có lỗi nặng hơn*” [30, tr. 4].

Ví dụ 2: Tại bản án số 08/2011/HSST ngày 24/6/2011 của TAND huyện Vụ Bản có nội dung: Khoảng 8 giờ sáng ngày 01/01/2011 Vũ Thế Lâm (có giấy phép lái xe hạng C) lái xe hợp đồng cho Công ty Anh Khôi, điều khiển xe ô tô tải biển kiểm soát 34M- 0307 đi trên quốc lộ 37 B theo hướng Đông Cao đi thị trấn Gôi tốc độ khoảng 60km/h. Khi đến địa phận xã Tam Thanh, huyện Vụ Bản, tỉnh Nam Định; đoạn đường này thẳng, rộng 11mét, được trải nhựa, giữa đường có vạch kẻ sơn trắng đứt quãng phân chia thành hai chiều xe chạy, có biển báo nguy hiểm giao nhau với đường không ưu tiên bên trái, Lâm phát hiện phía trước cùng chiều cách khoảng 20 mét có xe mô tô biển kiểm soát 34R1-1735 do anh Nguyễn Văn Hào điều khiển, phía sau chở vợ là chị Dương Thị Hạt đang chuyển hướng rẽ trái vào đường nhánh thôn An Lạc, xã Tam Thanh. Do không làm chủ tốc độ và đi không đúng phần đường nên xe ô tô đã đâm vào phía sau, bên trái xe mô tô của anh Hào. Hậu quả chị Hạt và anh Hào bị chết, xe mô tô bị hư hỏng.

HĐXX nhận định hành vi của bị cáo đã trực tiếp xâm phạm an toàn, hoạt động bình thường của các phương tiện giao thông đường bộ, tính mạng và tài sản của công dân. Tính chất hành vi phạm tội của bị cáo là rất nghiêm trọng. Lỗi phần lớn thuộc về bị cáo. Trong vụ án này người bị hại Nguyễn Văn Hào cũng có lỗi, vi phạm khoản 2 Điều 15 Luật giao thông đường bộ là chuyển hướng xe không bảo đảm an toàn cho người và phương tiện khác.

Thông báo kiểm tra án của TAND tỉnh Nam Định nhận xét: “*Bản án nhận định anh Hào cũng có lỗi cho xe chuyển hướng không đảm bảo an toàn cho người và phương tiện khác đã vi phạm khoản 2 Điều 15 Luật giao thông đường bộ là không có căn cứ bởi khi phát hiện anh Hào điều khiển xe giảm tốc độ rồi chuyển hướng sang trái, do bị cáo điều khiển xe đi không đúng phần đường, không làm chủ tốc độ, phán đoán sai nên cũng điều khiển xe*

sang trái thì va chạm vào xe máy gây ra tai nạn, như vậy lỗi để xảy ra tai nạn là hoàn toàn do bị cáo” [27, tr. 6].

Từ phân tích trên cho thấy, để có nhận thức và áp dụng thống nhất pháp luật xác định thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông, cần có sự hướng dẫn của cơ quan có thẩm quyền để xác định tính chất mức độ lỗi của mỗi bên trong trường hợp “lỗi hỗn hợp”, “người bị hại cũng có lỗi”.

Thứ ba, có xác định hay không xác định thiệt hại về tài sản do người lái xe ô tô thuê gây ra cho chủ phương tiện vào thiệt hại để truy cứu TNHS người vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như bị hư hỏng, mất mát, thất thoát khi tai nạn xảy ra còn có quan điểm khác nhau [12, tr. 25].

Qua thực tiễn nghiên cứu, giải quyết các vụ án này học viên thấy một số vụ án Viện kiểm sát truy tố chuyển hồ sơ sang Tòa án, qua nghiên cứu thấy đã có sự nhầm lẫn khi cộng cả thiệt hại về tài sản của bên gây ra thiệt hại để truy cứu TNHS như tại bản Cáo trạng số 06/CT- KSĐT ngày 28/6/2010, Viện kiểm sát nhân dân huyện Vụ Bản truy tố bị can Chu Văn Chính về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo điểm đ khoản 2 Điều 202 của BLHS sang TAND huyện Vụ Bản có nội dung:

Chu Văn Chính được Công ty Thiên Thuận Phát hợp đồng thuê lái xe ô tô. Khoảng 08 giờ ngày 10/11/2009, Chính điều khiển xe ô tô tải biển kiểm soát 18M- 6164 của Công ty đi từ cảng Đổng Cao lên thị trấn Gôi chờ hàng. Khi đi đến gần giữa đoạn đường cua bên phải và lên dốc, thuộc khu vực, xã Tam Thanh , huyện Vụ Bản, tỉnh Nam Định, tốc độ khoảng 40 km/h lấn sang phần đường bên trái theo chiều đi của mình thì phát hiện phía trước cách khoảng 20 mét có xe ô tô tải biển kiểm soát 18M- 2134 của Tổng công ty đóng tàu Thịnh Long do Nguyễn Văn Thắng điều khiển đang đi ngược chiều tại phần đường giành cho xe ngược chiều. Chính cho xe ô tô đi sang bên phải và đạp phanh nhưng không kịp, đầu xe ô tô do Chính điều khiển đâm trực diện vào đầu xe ô tô biển kiểm soát 18M- 2134. Hậu quả anh Thắng bị chết,

xe ô tô 18M - 2134 bị hư hỏng nặng thiệt hại là 117.465.475 đồng; xe ô tô 18M- 6164 bị hư hỏng sửa chữa hết 65.115.000 đồng.

Qua nghiên cứu Hồ sơ vụ án Thẩm phán được phân công chủ tọa phiên tòa thấy rằng, Viện kiểm sát công cả thiệt hại về tài sản của bên gây ra thiệt hại vào làm căn cứ truy tố bị can Chính là không đúng quy định của pháp luật vì thiệt hại xe ô tô 14M- 6164 là 65.115.000 đồng là thiệt hại của phía bên gây ra vụ tai nạn, nếu truy tố như vậy có nghĩa là buộc Công ty Thiên Thuận Phát phải tự bồi thường thiệt hại cho chính mình; sai sót trên đã trao đổi với Kiểm sát viên rút kinh nghiệm. Tại phiên tòa, quá trình xét hỏi đã làm rõ toàn bộ hành vi phạm tội cũng như thiệt hại của vụ án, tại phần luận tội Kiểm sát viên thực hành quyền công tố tại phiên tòa đã rút một phần quyết định truy tố, không truy tố đối với thiệt hại về tài sản là xe ô tô 18 M- 6164 của Công ty Thiên Thuận Phát mà bị cáo lái xe thuê vì đây là quan hệ pháp luật khác, không thuộc phạm vi giải quyết của vụ án.

Từ phân tích trên cho thấy, để có nhận thức và áp dụng thống nhất pháp luật trong việc xác định thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông, cần có sự hướng dẫn của TANDTC xác định thiệt hại trong trường hợp “thiệt hại về tài sản người lái xe gây ra cho chủ phương tiện” để thống nhất áp dụng.

Trong thời gian vừa qua, chất lượng người THPT như Thẩm phán, Hội thẩm nhân dân đã được đào tạo cơ bản có trình độ năng lực chuyên môn đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ xét xử các vụ án. Tuy vậy, vẫn còn một số hạn chế từ phía người THPT cần khắc phục để nâng cao chất lượng xét xử các vụ án đó là:

Một là, kỹ năng nghiên cứu hồ sơ vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của một bộ phận người THPT chưa thật sự sâu sắc, khoa học. Việc cập nhật văn bản áp dụng quy định của Luật giao thông đường bộ và văn bản áp dụng pháp luật có liên quan có cán bộ công chức có lúc, có việc còn chưa thường xuyên, liên tục.

Hai là, tinh thần học tập nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, kỹ năng thực hành có cán bộ công chức vừa thiếu, lại vừa yếu; tình trạng bảo thủ trong công tác chuyên môn, làm việc theo kinh nghiệm vẫn còn.

Ba là, nhận thức người THTT về các quy định của pháp luật giao thông đường bộ còn chưa có sự thống nhất giữa các chủ thể THTT Điều tra viên, Kiểm sát viên, Thẩm phán, Hội thẩm nhân dân.

Bốn là, sự phối kết hợp giữa các cơ quan THTT trong cùng một cấp còn chưa nhịp nhàng, thiếu sự phối hợp, gắn kết trong quá trình giải quyết các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Những hạn chế trên từ phía những người THTT cần nhanh chóng được khắc phục để góp phần nâng cao chất lượng xét xử các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong thời gian tới.

2.2 Thực tiễn quyết định hình phạt đối tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Nam Định.

Theo số liệu thống kê của TAND tỉnh Nam Định từ năm 2011 đến năm 2015 tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã xét xử so với các tội phạm khác như sau: Năm 2011 xét xử 1051 vụ/ 1552 bị cáo; trong đó tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xét xử 19 vụ/21 bị cáo (chiếm 1,8% số vụ, 1,35% số bị cáo) [31, tr. 2]. Năm 2012 xét xử 1426 vụ/ 2171 bị cáo; trong đó tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xét xử 36 vụ/37 bị cáo (chiếm 2,52% số vụ, 1,7% số bị cáo) [32, tr. 2-3]. Năm 2013 xét xử 1181 vụ/ 1824 bị cáo; trong đó tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xét xử 23 vụ/24 bị cáo (chiếm 1,94% số vụ, 1,32% số bị cáo) [33, tr. 2- 3]. Năm 2014 xét xử 1236 vụ/ 1990 bị cáo; trong đó tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xét xử 56 vụ/58 bị cáo (chiếm 4,53 % số vụ, 2,92 % số bị cáo) [34, tr. 2- 3]. Năm 2015 xét xử 1005 vụ/1772 bị cáo; trong đó tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao

thông đường bộ xét xử 30 vụ/30 bị cáo (chiếm 2,98% số vụ, 1,69 % số bị cáo) [35, tr. 2].

Qua số liệu thống kê cho thấy, số vụ án đã xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong thời gian từ năm 2011 đến năm 2015 chiếm tỉ lệ thấp trong tổng số án phải giải quyết của TAND tỉnh Nam Định.

- Về hình phạt đã áp dụng [Biểu mẫu số 03].

Qua số liệu thống kê từ năm 2011 đến năm 2015 trong tổng số 170 bị cáo đã xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, hình phạt áp dụng phổ biến là hình phạt tù 63 bị cáo chiếm 37,06%, hình phạt tù nhưng cho hưởng án treo 105 bị cáo chiếm 61,76 %; hình phạt cải tạo không giam giữ và hình phạt tiền được áp dụng còn rất hạn chế cụ thể, hình phạt cải tạo không giam giữ 2 bị cáo chiếm 1,2 % tổng số bị cáo đã xét xử.

Đối với hình phạt tù từ năm 2011 đến năm 2015 trong tổng số 63 bị cáo bị xử phạt tù: Hình phạt chủ yếu áp dụng là hình phạt tù từ 3 năm trở xuống là 47 bị cáo chiếm 74,6%, hình phạt tù từ trên 3 năm đến 7 năm là 15 bị cáo chiếm 23,8%, phạt tù trên 7 năm đến 15 năm là 1 bị cáo chiếm 1,6% tổng số bị cáo bị xử phạt tù [37].

Từ đó có thể thấy hình phạt tù và phạt tù nhưng cho hưởng án treo được áp dụng phổ biến tại TAND tỉnh Nam Định , hình phạt cải tạo không giam giữ được áp dụng còn rất hạn chế chiếm tỉ lệ thấp trong tổng số bị cáo đã xét xử.

2.2.1 Một số vấn đề lý luận về quyết định hình phạt đối với tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Quyết định hình phạt là hoạt động nhận thức và áp dụng pháp luật hình sự của Hội đồng xét xử. Tuy nhiên, cho tới nay ở nước ta vẫn chưa có một văn bản pháp luật hình sự nào ghi nhận khái niệm quyết định hình phạt. Trong

khoa học pháp lý đã có khá nhiều tác giả đưa ra khái niệm hình phạt. Đa số các tác giả cho rằng: “ Quyết định hình phạt là việc Tòa án lựa chọn loại hình phạt cụ thể bao gồm hình phạt chính và có thể cả hình phạt bổ sung với mức độ cụ thể trong phạm vi luật định để áp dụng cho người phạm tội”[43]

Phân tích các quy định của pháp luật hình sự về quyết định hình phạt và các quan điểm khoa học về quyết định hình phạt có thể thấy quyết định hình phạt có các đặc điểm sau:

- Thứ nhất, quyết định hình phạt là hoạt động thực tiễn của Tòa án (cụ thể là của HĐXX) được thực hiện sau khi đã định tội danh;

- Thứ hai, quyết định hình phạt do Tòa án thực hiện trên cơ sở quy định của BLHS;

- Thứ ba, nội dung của quyết định hình phạt có thể là miễn TNHS hoặc có thể là miễn hình phạt hoặc nếu Tòa án quyết định áp dụng hình phạt thì quyết định hình phạt bao gồm(có thể) và hình phạt cụ thể cho bị cáo;

-Thứ tư, quyết định hình phạt chỉ áp dụng đối với cá nhân có hành vi phạm tội .

Từ những phân tích trên, tác giả đồng ý với quan điểm cho rằng, “quyết định hình phạt là hoạt động nhận thức thực tiễn của Tòa án(cụ thể là HĐXX) được thực hiện sau khi đã xác định được tội danh để định ra biện pháp tương xứng với tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi bị cáo đã thực hiện. Nội dung của hoạt động quyết định hình phạt có thể là miễn TNHS hoặc có thể là miễn hình phạt hoặc nếu Tòa án quyết định áp dụng hình phạt thì hoạt động quyết định hình phạt bao gồm việc xác định khung hình phạt và việc xác định hình phạt cụ thể trong phạm vi luật cho phép đối với bị cáo”.[15; Tr74-75.]

Với khái niệm và đặc điểm như trên việc quyết định hình phạt đúng sẽ có ý nghĩa vô cùng quan trọng trong công tác đấu tranh phòng, chống tội phạm cũng như mang lại sự công bằng, khách quan cho xã hội, bởi:

-Thứ nhất, quyết định hình phạt đúng là cơ sở pháp lí để đạt được mục đích của hình phạt

-Thứ hai, quyết định hình phạt đúng là cơ sở pháp lí đảm bảo và nâng cao hiệu quả của hình phạt.

-Thứ ba, quyết định hình phạt đúng là điều kiện đảm bảo tính khả thi của hệ thống hình phạt.

2.2.2. Các căn cứ quyết định hình phạt.

Căn cứ quyết định hình phạt là những đòi hỏi cụ thể, có tính khách quan do Bộ luật hình sự quy định mà Hội đồng xét xử bắt buộc phải tuân thủ để không chỉ đảm bảo cho hình phạt được quyết định một cách khách quan, đúng pháp luật mà còn nhằm đạt được các mục đích của hình phạt ở mức cao nhất khi áp dụng đối với người phạm tội bị kết án.

Theo quan điểm của GS.TS.Võ Khánh Vinh: “Các căn cứ quyết định hình phạt là những đòi hỏi cơ bản có tính nguyên tắc do Luật hình sự quy định hoặc do giả thích luật mà có buộc Tòa án phải tuân thủ khi quyết định hình phạt đối với người thực hiện tội phạm”. Qua quá trình nghiên cứu, tác giả đồng tình với quan điểm này vì các căn cứ quyết định của hình phạt ngoài việc phải được quy định trong pháp luật hình sự thì còn có thể do giải thích pháp luật mà có buộc Tòa án phải tuân theo khi quyết định hình phạt. Vì như vậy sẽ đảm bảo việc áp dụng hình phạt cho bị cáo không những đáp ứng được sự chặt chẽ, chính xác trên cơ sở quy định của Bộ luật hình sự, việc tuân thủ các căn cứ quyết định hình phạt của Tòa án có tính chất bắt buộc mà còn có thể áp dụng thống nhất trong đương lối xử lí một số loại án nhất định của Tòa án. Nếu việc quyết định hình phạt không được tuân thủ chặt chẽ các căn cứ quyết định hình phạt thì không những vi phạm pháp chế nghiêm trọng mà còn đưa đến hậu quả là hình phạt đã tuyên không phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội, nhân thân người phạm tội và như vậy, mục đích của hình phạt trong trường hợp này không thể đạt được. Chính việc tuân thủ chặt chẽ các căn cứ quyết định hình phạt sẽ tạo khả năng cho

Tòa án có thể quyết định độc hình phạt được đúng đắn đối với người phạm tội, đảm bảo hình phạt đã tuyên đạt được mục đích của hình phạt. Như vậy, có thể rút ra các căn cứ quyết định hình phạt có những đặc điểm sau:

- Việc tuân thủ các căn cứ quyết định hình phạt của Tòa án có tính chất bắt buộc vì nó là cơ sở pháp lý để Tòa án quyết định hình phạt đúng;
- Tuân thủ các căn cứ quyết định hình phạt tạo khả năng đạt được mục đích của hình phạt.

a. Căn cứ vào quy định của Bộ luật hình sự

Quy định của BLHS là cơ sở pháp lý quan trọng nhất để Tòa án định tội danh và xác định khung hình phạt, yêu cầu đầu tiên của việc lựa chọn đúng loại và mức hình phạt cụ thể. Việc quy định căn cứ “ quy định của bộ luật hình sự” nhằm đảm bảo tính thống nhất, đúng pháp luật khi áp dụng các quy phạm pháp luật hình sự vào quyết định hình phạt. Nếu không dựa vào quy định của BLHS sẽ dẫn đến việc tùy tiện hoặc lạm dụng các quy phạm pháp luật hình sự khi quyết định hình phạt, đồng thời hình phạt được quyết định cũng khó có thể tương xứng với tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội

Theo GS.TS Võ Khánh Vinh: “Các quy định của BLHS bao gồm tất cả các quy định trong BLHS như quy định về lỗi, tình trạng không có năng lực TNHS, sự kiện bất ngờ, phòng vệ chính đáng, tình thế cấp thiết, quy định về các dấu hiệu pháp lý của tội phạm cụ thể...”

Chính vì vậy, Điều 45 BLHS năm 1999 đã buộc HĐXX xử phải “ Căn cứ” vào quy định của BLHS, còn đối với ba căn cứ sau Điều luật chỉ yêu cầu “cân nhắc”. Theo đó, những quy định của BLHS về quyết định hình phạt bao gồm:

+ Các quy định có tính định hướng chung cho việc quyết định hình phạt: Nguyên tắc xử lý (Điều 3); Miễn trách nhiệm hình sự (Điều 19 và Điều 25); Mục đích của hình phạt (Điều 27); các hình phạt (Điều 28); Những quy định về nội dung, phạm vi, điều kiện áp dụng của từng hình phạt (từ Điều 29 đến Điều 40); Căn cứ quyết định hình phạt(Điều 45); Nguyên tắc xử lý đối

với người chưa thành niên(Điều 69); Các hình phạt được áp dụng đối với người chưa thành niên(Điều 71).

+ Các quy định cụ thể về quyết định hình phạt: Các tình tiết giảm nhẹ TNHS(Điều 46); Quyết định hình phạt nhẹ hơn quy định của Bộ luật (Điều 47); Các tình tiết tăng nặng TNHS (Điều 48); Tái phạm, tái phạm nguy hiểm (Điều 49); Quyết định hình phạt trong trường hợp phạm nhiều tội (Điều 50); Tổng hợp hình phạt của nhiều bản án (Điều 51); Quyết định hình phạt trong trường hợp chuẩn bị phạm tội, phạm tội chưa đạt (Điều 52); Quyết định hình phạt trong trường hợp đồng phạm (Điều 53); Miễn hình phạt (Điều 54)...

+ Căn cứ vào quy định phần Các tội phạm của BLHS năm 1999 là căn cứ vào điều luật về tội phạm cụ thể để xác định khung hình phạt chính và hình phạt bổ sung áp dụng cho từng hành vi phạm tội mà điều luật về tội phạm quy định.

Dựa vào căn cứ này sẽ xác định được khung hình phạt là khung cơ bản, khung tăng nặng, khung giảm nhẹ hay chuyển sang hình phạt khác nhẹ hơn nếu bị cáo không được miễn TNHS hay miễn hình phạt.

b. Căn cứ tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội.

Thực tiễn đấu tranh phòng, chống tội phạm đã cho thấy các trường hợp diễn ra hết sức đa dạng, phức tạp và không bao giờ giống nhau một cách tuyệt đối, kể cả trường hợp phạm cùng một tội cụ thể cũng luôn khác nhau về tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội. Do đó, để quyết định hình phạt đối với mỗi hành vi phạm tội cụ thể, luật bắt buộc HĐXX phải căn cứ vào tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội. Đây là yêu cầu có tính chất quyết định đến khả năng đạt được các mục đích của hình phạt. Việc quy định căn cứ này sẽ giúp cho HĐXX có cơ sở vững chắc và điều kiện để lựa chọn và quyết định hình phạt với mức độ cụ thể tương xứng với hành vi phạm tội, đáp ứng được yêu cầu của nguyên tắc cá thể hóa hình phạt trong quyết định hình phạt. Có như vậy mới đảm bảo được sự bình đẳng, thống nhất, chính

xác khi quyết định hình phạt đối với các trường hợp phạm tội khác nhau về cùng một tội hay trong cùng một khung hình phạt.

Quyết định hình phạt là lựa chọn loại hình phạt cụ thể với mức độ nhất định trong phạm vi khung hình phạt của điều luật về tội phạm đã quy định . Việc nhà làm luật xây dựng các khung hình phạt khác nhau trong một điều luật về tội phạm chính là sự phản ánh tương quan với tính chất nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội. Còn các mức độ khác nhau của hình phạt trong giới hạn từ tối thiểu đến tối đa của mỗi khung hình phạt lại phản ánh sự tương quan với các mức độ nguy hiểm khác nhau cho xã hội của hành vi phạm tội. Theo GS.TS Võ Khánh Vinh , khi quyết định hình phạt , Tòa án phải căn cứ vào tính chất , mức độ nguy hiểm cho xã hội của tội phạm. “Bởi vì, tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của tội phạm được nhà làm luật cân nhắc và thể hiện khi quy định tội phạm , quy định chế tài và khung chế tài đối với tội phạm. Do vậy, tất yếu trong quá trình xây dựng luật cũng quy định là khi quyết định hình phạt Tòa án phải cân nhắc cả tính chất lẫn mức độ nguy hiểm cho xã hội của tội phạm đã thực hiện”

Như vậy, tính chất nguy hiểm cho xã hội là cơ sở để xác định khung hình phạt tương xứng với hành vi phạm tội. Tác giả cho rằng khi quyết định hình phạt nếu lại căn cứ vào tính chất nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội là chưa khoa học và thiếu công bằng vì một tình tiết đã được sử dụng làm yếu tố định khung hình phạt thì không thể được sử dụng một lần nữa khi quyết định hình phạt. Điều đó không những vi phạm các nguyên tắc của Luật hình sự mà quan trọng hơn còn xấu đi tình trạng pháp lý của bị cáo.

c. Căn cứ vào đặc điểm nhân thân của người phạm tội

Nhân thân người phạm tội là một phạm trù lịch sử, bao gồm tổng hợp các đặc điểm về xã hội, tâm lý, đạo đức, sinh học, nói lên tính chất của con người đã thực hiện hành vi nguy hiểm cho xã hội bị quy định trong BLHS là tội phạm. Các đặc điểm này có ý nghĩa quan trọng trong việc giải quyết vấn đề TNHS của người phạm tội một cách công minh, có căn cứ, đúng pháp luật.

Vì vậy, nghiên cứu về nhân thân người phạm tội sẽ cho chúng ta biết được những đặc điểm tốt, những đặc điểm xấu, những thuận lợi, khó khăn trong quá trình hình thành nhân cách của người phạm tội để qua đó góp phần đánh giá chính xác tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội cũng như khả năng giáo dục, cải tạo họ. Đây là ưu điểm của căn cứ thứ ba này so với căn cứ thứ nhất và căn cứ thứ hai vì trên cơ sở hai căn cứ đầu tiên, việc cân nhắc nhân thân người phạm tội sẽ giúp cho HĐXX không chỉ quyết định hình phạt tương xứng với tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội mà hình phạt đó còn phù hợp với khả năng giáo dục, cải tạo của người phạm tội. Chỉ có như vậy mới giải quyết đúng đắn vấn đề TNHS của người phạm tội, đảm bảo cho việc cá thể hóa hình phạt một cách chính xác nhằm đạt được tốt nhất các mục đích của hình phạt. Tuy nhiên, việc cân nhắc nhân thân người phạm tội khi quyết định hình phạt phải quán triệt các yêu cầu mang tính nguyên tắc sau :

Thứ nhất: Các đặc điểm thuộc về nhân thân người phạm tội theo quy định của BLHS là tình tiết định tội, tình tiết định khung hình phạt hoặc đã được xác định là tình tiết giảm nhẹ hay tình tiết tăng nặng TNHS thì không được sử dụng một lần nữa để cân nhắc nhân thân người phạm tội khi quyết định hình phạt.

Thứ hai : Chỉ những đặc điểm về nhân thân người phạm tội có liên quan trực tiếp đến tội phạm được thực hiện mà việc cân nhắc chúng nhằm giải quyết đúng đắn vấn đề TNHS của người phạm tội và tạo khả năng cao nhất để có thể đạt được mục đích giáo dục, cải tạo người phạm tội mới được xem xét khi quyết định hình phạt.

Thứ ba: Trong mối quan hệ với căn cứ thứ hai, nhân thân người phạm tội chỉ là căn cứ giữ vị trí hỗ trợ, bổ sung để hình phạt được tuyên không những đúng pháp luật mà còn phù hợp với thực tiễn, đảm bảo đạt được các mục đích của hình phạt.

Thứ tư: Cần phân định rõ các đặc điểm thuộc về nhân thân người phạm tội với các dấu hiệu chủ thể của tội phạm.

d. Căn cứ vào các tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng TNHS

Các tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng TNHS với tính chất là một căn cứ quyết định hình phạt là những tình tiết được quy định trong phần chung của BLHS, có giá trị làm giảm hoặc tăng nặng mức độ TNHS của người phạm tội trong phạm vi một khung hình phạt để tạo tiền đề cho việc cá thể hóa hình phạt đối với người phạm tội được chính xác. Vì vậy, cân nhắc các tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng TNHS có ý nghĩa pháp lý hết sức quan trọng trong quyết định hình phạt nhằm đảm bảo cho hình phạt được tuyên một cách công bằng, thể hiện sự tương xứng giữa mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội với mức độ TNHS được áp dụng. Các tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng TNHS là những biểu hiện có tính đặc thù của từng trường hợp phạm tội cụ thể nên mức độ ảnh hưởng của các tình tiết này đến việc quyết định hình phạt phải phụ thuộc vào từng vụ án hình sự cụ thể. Mức độ giảm nhẹ, tăng nặng TNHS của mỗi tình tiết không được nhà làm luật quy định trước trong luật mà thuộc quyền tùy nghi cân nhắc của HĐXX. Vì vậy, khi cân nhắc các tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng TNHS, cần phải quán triệt các yêu cầu có tính nguyên tắc sau:

Thứ nhất: Trong mỗi vụ án hình sự, trước tiên cần xác định tình tiết là yếu tố định tội, tình tiết là yếu tố định khung hình phạt trước rồi mới xác định tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng TNHS. Những tình tiết đã là yếu tố định tội, định khung hình phạt thì không được coi là tình tiết giảm nhẹ TNHS hoặc tình tiết tăng nặng TNHS.

Thứ hai: Trong mỗi vụ án hình sự thường có cả tình tiết giảm nhẹ và tình tiết tăng nặng TNHS với những giá trị pháp lý không giống nhau. Điều đó đòi hỏi HĐXX phải trên cơ sở đánh giá toàn diện các tình tiết trong mối liên hệ thống nhất của toàn bộ vụ án để xác định giá trị pháp lý, ý nghĩa của

từng tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng TNHS làm căn cứ quyết định mức hình phạt tương xứng trong phạm vi khung hình phạt.

Thứ ba: ngoài những tình tiết giảm nhẹ TNHS chung được quy định tại khoản 1 Điều 46, HĐXX có quyền coi các tình tiết khác là tình tiết giảm nhẹ, nhưng phải ghi rõ trong bản án. Ngược lại, ngoài những tình tiết tăng nặng TNHS được quy định tại khoản 1 Điều 48, HĐXX không được coi bất kỳ tình tiết nào khác là tình tiết tăng nặng TNHS cho bị cáo.

Thứ tư: Khi bị cáo có từ hai tình tiết giảm nhẹ quy định tại khoản 1 Điều 46. Tòa án có thể quyết định hình phạt dưới mức thấp nhất của khung hình phạt hoặc chuyển sang một hình phạt khác thuộc loại nhẹ hơn. Ngược lại, dù bị cáo có nhiều tình tiết tăng nặng TNHS được quy định tại khoản 1 Điều 48 thì Tòa án cũng không được quyết định hình phạt vượt quá giới hạn mức tối đa của khung hình phạt.

Đối với những vụ án vừa có tình tiết giảm nhẹ vừa có cả tình tiết tăng nặng TNHS thì những tình tiết này không những cần được đánh giá riêng lẻ mà còn cần được đánh giá một cách toàn diện trong mối liên hệ biện chứng và ảnh hưởng qua lại lẫn nhau, đồng thời phải xem xét hoàn cảnh, thời gian, không gian xảy ra vụ án. Trên cơ sở đó, Tòa án xác định giá trị pháp lý của tình tiết để làm giảm hay tăng mức hình phạt trong giới hạn của khung hình phạt hoặc xuống dưới mức thấp nhất của khung hình phạt.

2.2.3 Khó khăn, vướng mắc, sai lầm và nguyên nhân

Thứ nhất, còn sự không thống nhất cho bị cáo hưởng tình tiết giảm nhẹ tự thú, đầu thú trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ giữa quy định của BLHS và Luật giao thông đường bộ.

Công văn 81/2002 ngày 10/6/2002 của TANDTC hướng dẫn Khoản 1 và khoản 2 Điều 46 BLHS quy định: *“Tự thú là tự mình nhận tội và khai ra hành vi phạm tội của mình, trong khi chưa ai phát hiện được hành vi phạm tội của mình... Đầu thú là có người đã biết mình phạm tội, nhưng biết không thể trốn tránh được nên đến cơ quan có thẩm quyền trình diện để cơ quan có thẩm*

quyền xử lý theo quy định của pháp luật” [21, tr. 4, 5]. Trong khi đó tại Khoản 1 Điều 38 Luật giao thông đường bộ quy định “*người điều khiển phương tiện và những người liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn có trách nhiệm... phải đến trình báo ngay với cơ quan công an nơi gần nhất*”[17, tr.43]. Thực tiễn, một số Tòa án thường cho bị cáo hưởng tình tiết giảm nhẹ tự thú theo Khoản 1 Điều 46 BLHS, đầu thú theo Khoản 2 Điều 46 BLHS trong trường hợp vụ án xảy ra vào ban đêm đường vắng, ít người biết, nếu người gây ra vụ tai nạn không đến trình báo thì sẽ gây khó khăn cho quá trình giải quyết vụ án. Một số Tòa án căn cứ quy định tại khoản 1 Điều 38 Luật giao thông đường bộ để không cho bị cáo hưởng tình tiết giảm nhẹ tự thú, đầu thú.

Ví dụ: Tại bản án số 50/2011/HSST ngày 09/8/2011 của TAND huyện Vụ Bản , tỉnh Nam Định có nội dung: Khoảng 20 giờ ngày 04/02/2011, Nguyễn Văn Kiên điều khiển xe ô tô biển kiểm soát 17K- 7154 trên Quốc lộ 10A không làm chủ tốc độ, lấn sang phần đường của xe đi ngược chiều, đâm vào bên trái xe đạp và người bà Đoàn Thị Hằng. Sau đó Kiên xuống xe thì thấy phía bên trái đường bà Hằng bị ngã nằm ở trước cửa nhà dân đã đến định đưa người bị nạn đi cấp cứu thì lúc đó có đông người chạy đến, hoảng sợ quá đã đi nhờ xe máy về thành phố Nam Định và điện báo cho gia đình sau đó ra Cơ quan Công an trình báo.

Lẽ ra trong vụ án này, bị cáo Kiên phải được HĐXX cho hưởng tình tiết giảm nhẹ TNHS quy định tại khoản 2 Điều 46 BLHS vì “*đầu thú*” tại Cơ quan Công an. Tại bản án HĐXX không nhận định, cũng như áp dụng tình tiết giảm nhẹ TNHS trên cho bị cáo Kiên khi quyết định hình phạt là chưa bảo đảm quyền, lợi ích chính đáng của bị cáo được BLHS quy định.

Do đó, chúng ta cần hướng dẫn thống nhất áp dụng pháp luật tránh hiểu không thống nhất, không cho bị cáo hưởng tình tiết giảm nhẹ tự thú theo Khoản 1 Điều 46; và đầu thú theo Khoản 2 Điều 46 BLHS trong thực tiễn là bắt cập.

Thứ hai, mức hình phạt Điều 202 BLHS còn khoảng cách rất lớn giữa khởi điểm và tối đa của khung hình phạt và còn cao đối với loại tội này chưa phù hợp với thực tiễn.

Khoản 1 Điều 202 BLHS quy định: “*Người nào điều khiển...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 sáu tháng đến năm năm*”;

Khoản 2 Điều 202 BLHS quy định: “*bị phạt tù từ ba năm đến mười năm*”;

Khoản 3 Điều 202 BLHS quy định: “*bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm*”, do khoảng cách lớn như vậy trong các Khoản của điều luật có tác dụng tích cực tạo thuận lợi cho HĐXX cân nhắc quyết định hình phạt, tuy nhiên có thể dẫn đến việc tùy tiện trong việc quyết định hình phạt.

Qua thực tiễn xét xử tại TAND tỉnh Nam Định thời gian qua, thấy phần lớn các bản án tác giả nghiên cứu, xu hướng hiện nay đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 202 BLHS, hầu hết các HĐXX đều quyết định hình phạt ở mức thấp của các khung hình phạt bị cáo bị xét xử.

Thứ ba, định lượng về giá trị tài sản bị gây thiệt hại trong vụ án giao thông đến mức bị coi là tội phạm hiện nay còn thấp, chưa phù hợp với thay đổi hiện nay của các quan hệ xã hội; xác định thiệt hại được quy bằng số tiền cụ thể về kỹ thuật lập pháp sẽ nhanh chóng bị lạc hậu, kém bền vững cho văn bản hướng dẫn áp dụng pháp luật.

Mức định lượng gây thiệt hại về tài sản trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ hiện nay được quy định tại TTLT số 09/2013 gây thiệt hại nghiêm trọng cho tài sản của người khác hướng dẫn khoản 1 Điều 202 BLHS là “*gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ bảy mươi triệu đồng đến dưới năm trăm triệu đồng*”; trường hợp gây hậu quả rất nghiêm trọng hướng dẫn khoản 2 Điều 202 BLHS là “*gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng*”; trường hợp gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng hướng dẫn khoản 3 Điều 202

BLHS là “*Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ một tỷ năm trăm triệu đồng trở lên*” [05, tr 2- 4]. Bản chất đây là thiệt hại về tài sản đơn thuần trong vụ tai nạn giao thông được BLHS quy định là tội phạm và phải chịu TNHS theo quy định tại Điều 202 BLHS. Cần nghiên cứu, hoàn thiện phù hợp để áp dụng trong thực tiễn theo hướng quy đổi thành bao nhiêu tháng lương tối thiểu tại thời điểm giải quyết bồi thường, như vậy văn bản hướng dẫn áp dụng pháp luật có tính bền vững hơn. Mặt khác cần nâng cao hơn nữa mức tài sản bị thiệt hại làm căn cứ truy tố, xét xử để đáp ứng nhu cầu thực tiễn.

Thứ tư, căn cứ để xác định “*gây thiệt hại nghiêm trọng*”, “*gây hậu quả rất nghiêm trọng*”, “*gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*” quy định tại Điều 202 BLHS chỉ phù hợp khi áp dụng với trường hợp vụ tai nạn xảy ra do lỗi hoàn toàn thuộc về bên gây ra tai nạn, còn trường hợp hỗn hợp lỗi (người bị hại cũng có lỗi, hoặc lỗi của nhiều người cùng gây ra) việc áp dụng hướng dẫn trên để xác định thiệt hại làm căn cứ truy cứu TNHS là chưa thật chính xác, gây bất lợi cho người gây ra vụ tai nạn giao thông.

Thiệt hại do vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra là kết quả do nhiều nguyên nhân, điều kiện gắn với nhau. Những nguyên nhân và điều kiện này là do sự vô ý của người bị hại hoặc của cả hai bên...Hậu quả của vụ án do nhiều hành vi vi phạm luật giao thông đường bộ cùng gây ra (hỗn hợp lỗi); hoặc hậu quả của vụ án xảy ra do một phần lỗi của người bị hại.

Qua công tác nghiên cứu giải quyết vụ án thấy, trường hợp lỗi hỗn hợp, các cơ quan THTT đều xác định vai trò của từng hành vi vi phạm trong mối quan hệ với hậu quả xảy ra (nguyên nhân chủ yếu hay thứ yếu dẫn đến tai nạn), định tội và xác định tình tiết định khung tăng nặng đối với từng vi phạm vẫn áp dụng như đối với trường hợp “*lỗi hoàn toàn thuộc về bên gây tai nạn*”. Đó là lấy hậu quả chung của vụ án đối chiếu với mức thiệt hại tương ứng quy định tại TTLT số 09/2013 để làm căn cứ truy cứu TNHS. Căn cứ vào vai trò của từng hành vi vi phạm (xác định mức độ lỗi) để “chia” hậu quả và quy

trách nhiệm bồi thường thiệt hại đối với từng chủ thể. Trong trường hợp người bị hại cũng có lỗi thì việc xác định hậu quả làm căn cứ truy cứu TNHS cũng được giải quyết tương tự chỉ khác là bị cáo được hưởng tình tiết giảm nhẹ TNHS “*người bị hại cũng có lỗi*” theo quy định tại Khoản 2 Điều 46 BLHS. Hướng dẫn về mức thiệt hại tại Điều 2 Chương 1 TTLT số 09/2013 quy định “*gây thiệt hại nghiêm trọng*”, “*gây hậu quả rất nghiêm trọng*”, “*gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*” chỉ phù hợp với trường hợp tai nạn xảy ra lỗi hoàn toàn thuộc về bên gây tai nạn, nếu áp dụng hướng dẫn này với trường hợp “*lỗi hỗn hợp*” hoặc người bị hại cũng có lỗi để xác định mức thiệt hại (hậu quả) làm căn cứ truy cứu TNHS và áp dụng tình tiết định khung tăng nặng sẽ không phù hợp và thiếu chính xác [05, tr. 24].

Ví dụ: Cũng tại bản án số 01/2014/HSST ngày 21 tháng 1 năm 2014, của TAND huyện Ý Yên có nội dung: Khoảng 21 giờ 30 ngày 19/7/2013 Hoàng Văn Lâm điều khiển xe ô tô biển kiểm soát 30 T- 7164, tới quốc lộ 10, thuộc địa phận xã Yên Tiến, huyện Ý Yên, tỉnh Nam Định. Đường rộng 11,8 m, trải nhựa, phẳng ở giữa có vạch sơn phân chia thành hai chiều đường...Phía trước ngược chiều có xe mô tô biển kiểm soát 28 F3- 9712 do Ngô Thiên Tân điều khiển phía sau chở Nguyễn Hữu Tiến. Khi cách xe ô tô khoảng 30 đến 35 m, không đủ điều kiện để sang đường Tân vẫn điều khiển xe mô tô chuyển hướng sang đường bên trái không bật đèn tín hiệu báo hướng rẽ, sang đường bên trái khoảng 3,05 m xe ô tô Lâm điều khiển đi tới. Do không làm chủ tốc độ nên xe ô tô đã va chạm vào xe mô tô. Hậu quả Tiến bị chết, Trụ bị thương tỉ lệ thương tật là 33%.

Trong vụ án này hậu quả người bị hại Tiến chết là do nguyên nhân của cả Lâm và Tân gây ra. Trong đó Lâm đã điều khiển xe ô tô không “*tuân thủ quy định về tốc độ xe chạy trên đường*”, vi phạm quy định tại Khoản 1 Điều 12 Luật giao thông đường bộ. Tân điều khiển xe mô tô chuyển hướng sang đường đã không chú ý quan sát, không “*có tín hiệu báo hướng rẽ*”; không “*nhường đường cho các xe đi ngược chiều và chỉ cho xe chuyển hướng khi*

quan sát thấy không gây trở ngại hoặc nguy hiểm cho người và phương tiện khác”, Tân vẫn cho xe chuyên hướng, đã vi phạm vào Khoản 1, Khoản 2 Điều 15 Luật giao thông đường bộ. Hậu quả gây ra do hành vi của cả Lân và Tân làm Tiến bị chết. Trong vụ án này lỗi hoàn toàn thuộc về cả hai bị cáo Lân và Tân (hỗn hợp lỗi) là nguyên nhân gây ra cái chết cho anh Tiến. Cả Lân và Tân đều phải chịu TNHS về hành vi gây ra cái chết cho Tiến, tức là cả hai sẽ tự chịu TNHS riêng rẽ về hậu quả cái chết của Tiến mà không thể chia TNHS ra theo tỉ lệ % lỗi của mỗi bị cáo để xác định TNHS, cũng như mức hình phạt phải gánh chịu trên cơ sở hậu quả đó. Riêng bồi thường thiệt hại do cả hai bị cáo gây ra lại được xác định theo mức độ lỗi mỗi bên gây ra.

Đối với thiệt hại về sức khỏe của Tân tỉ lệ thương tật 33% nguyên nhân do Lân gây ra do đó Lân còn phải chịu TNHS và dân sự về hậu quả hành vi đã gây ra cho Tân và được hưởng tình tiết giảm nhẹ TNHS người bị hại cũng có lỗi theo Khoản 2 Điều 46 BLHS.

Căn cứ hướng dẫn tại TTLT số 09/2013 hành vi của cả Lân và Tân đã phạm tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”. Tân chịu TNHS theo quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS, Lân chịu TNHS theo quy định tại Điểm đ Khoản 2 Điều 202 BLHS. Hai bị cáo Lân, Tân không thể chia TNHS ra để gánh chịu theo phần và phải chịu hình phạt riêng rẽ về toàn bộ hậu quả đã gây ra về hình sự, trong khi đó về dân sự cả hai có thể phân chia theo tính chất mức độ lỗi để xác định trách nhiệm bồi thường.

Những sai sót trong việc áp dụng pháp luật xét xử tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ :

Thứ nhất, việc áp dụng hình phạt bổ sung tại TAND tỉnh Nam Định đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ còn ít được áp dụng như “*cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định*”. Một số trường hợp căn cứ vào tính chất mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi bị cáo gây ra HĐXX không áp dụng thêm hình phạt bổ

sung là chưa nghiêm minh làm giảm tính răn đe, đấu tranh với loại tội phạm này. Đây là thực trạng cần được khắc phục trong thời gian tới.

Ví dụ: Tại bản án số 25/2012 ngày 16/11/2012 của TAND huyện Ý Yên có nội dung: Ngày 29/7/2012, Nguyễn Xuân Trường điều khiển xe ô tô biển kiểm soát 34L- 6994 chở đồ gỗ từ thị trấn Lâm, huyện Ý Yên ra thành phố Nam Định trên quốc lộ 10 A, khi xe chạy đến xã Yên Ninh, huyện Ý Yên, tỉnh Nam Định, Trường điều khiển xe ô tô lấn đường xe ngược chiều đã đâm vào xe mô tô do anh Đào Ngọc Bảo điều khiển phía sau chở Nguyễn Lộc Trương gây tai nạn. Hậu quả anh Đào Ngọc Bảo và Nguyễn Lộc Trương bị chết.

Thông báo kiểm tra án của TAND tỉnh Nam Định nhận xét: “*Tai nạn xảy ra lỗi hoàn toàn thuộc về bị cáo, hậu quả của vụ án gây ra là rất nghiêm trọng. Tòa án xử phạt bị cáo 03 năm tù cho hưởng án treo và không áp dụng hình phạt bổ sung cấm hành nghề lái xe quy định tại Khoản 5 Điều 202 BLHS là không nghiêm.*” [28, tr 4].

Qua công tác giám đốc, kiểm tra các bản án đã xét xử của TAND tỉnh Nam Định đã chỉ ra thấy rằng nhiều vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có tính chất, mức độ nguy hiểm rất cao cho xã hội, nhưng HĐXX chưa chú ý áp dụng hình phạt bổ sung theo Khoản 5 Điều 202 BLHS là chưa nghiêm, làm hạn chế tác dụng của hình phạt. Do đó các HĐXX cần nghiêm túc xem xét từng trường hợp cụ thể, để áp dụng hình phạt bổ sung cho phù hợp tính chất, mức độ nguy hiểm của từng vụ án.

Thứ hai, trường hợp người bị tổn hại sức khỏe do người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra nhưng từ chối giám định, không yêu cầu Tòa án giải quyết dẫn tới bị cáo bị truy tố đúng tội, nhưng không đúng khung hình phạt, HĐXX không thể đánh giá hết tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội do hành vi bị cáo gây ra tổn hại sức khỏe là bao nhiêu % làm căn cứ xem xét để quyết định hình phạt; đây là vấn đề cần được khắc phục trong thời gian tới.

Ví dụ: Ngày 26/3/2013 TAND huyện Vụ Bản thụ lý vụ Lê Thị Diễm bị Viện kiểm sát nhân dân huyện Vụ Bản truy tố về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo Khoản 1 Điều 202 BLHS có nội dung: Khoảng 20 giờ 20 phút ngày 22/9/2008, Diễm có giấy phép lái xe ô tô theo quy định điều khiển xe ô tô biển kiểm soát 29M - 7228, trên quốc lộ 38 B, lấn sang phần đường của xe đi ngược chiều đâm vào xe mô tô biển kiểm soát 29V- 8528 do Nguyễn Thế Súng chở vợ là Nguyễn Thị Hiền, làm Súng bị chết, Hiền bị thương được cấp cứu, điều trị tại bệnh viện từ ngày 22/9/2012 đến ngày 19/12/2012 ra viện. Quá trình giải quyết vụ án Hiền nhiều lần từ chối giám định mức độ tổn hại sức khỏe. Do vậy, Viện kiểm sát chỉ truy tố Diễm về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo quy định tại Khoản 1 Điều 202 BLHS.

Khi nghiên cứu hồ sơ vụ án, Thẩm phán được phân công chủ tọa phiên tòa đã ra quyết định trả hồ sơ yêu cầu điều tra bổ sung để làm rõ: Bệnh án của Hiền và các tài liệu khác trong hồ sơ vụ án thể hiện Hiền bị tổn thương đám rối thần kinh do chấn thương sọ não dẫn đến liệt tay trái. Đối chiếu với bảng tính tỷ lệ thương tích theo quy định tại TTLT số 12/TTLB ngày 26/7/1995 của Liên bộ Y tế, Lao động- thương binh và xã hội thì mức độ tổn hại sức khỏe của Hiền là nặng. Hiền đã phải điều trị dài ngày tại các bệnh viện (từ ngày 22/9/2012 đến ngày 19/12/2012), sau khi xuất viện vẫn chưa phục hồi. Căn cứ Điều 155 BLTTHS về trường hợp cần xác định “*mức độ tổn hại sức khỏe*” thì bắt buộc phải trưng cầu giám định [15, tr. 126].

Căn cứ Điểm 4 Mục I Nghị quyết số 02/2003/NQ- HĐTP ngày 17/4/2003 của HĐTPTANDTC hướng dẫn áp dụng quy định tại Điều 202 BLHS, nhận thấy bị can có dấu hiệu phạm tội ở khung hình phạt nặng hơn so với khung hình phạt Viện kiểm sát truy tố. Để có cơ sở giải quyết đúng đắn vụ án, cần thiết phải có kết luận giám định về mức độ tổn hại sức khỏe đối với Hiền.

Tòa án ra quyết định trả hồ sơ yêu cầu điều tra bổ sung là chính xác, vì Hậu quả vụ án gây ra ngoài thiệt hại tính mạng đối với Súng, còn gây tổn

hại sức khỏe cho Hiền chưa được giám định tỉ lệ tổn hại sức khỏe có ý nghĩa quan trọng làm căn cứ quyết định bị cáo bị truy tố theo Khoản 1 hay Khoản 2 Điều 202 BLHS mới bảo đảm chính xác, khách quan.

Sau khi trả Hồ sơ yêu cầu điều tra bổ sung, Cơ quan điều tra đã có công văn yêu cầu Hiền đi giám định, nhưng Hiền có đơn kiên quyết từ chối giám định. Do đó khi thụ lý lại vụ án Tòa án phải ra quyết định đưa vụ án ra xét xử bị cáo Diện về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo quy định khoản 1 Điều 202; xử phạt bị cáo từ 18 tháng tù nhưng cho hưởng án treo; thời gian thử thách là 36 tháng.

Rõ ràng hình phạt trên của bản án chưa phản ánh hết tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội do hành vi của bị cáo đã gây ra. Nếu Hiền đi giám định tỉ lệ thương tật, căn cứ theo bảng hướng dẫn thương tật tại thời điểm đó thì bị cáo phải bị truy tố xét xử theo Khoản 2 Điều 202 BLHS; do Hiền có đơn thể hiện sự tự nguyện của bản thân kiên quyết từ chối giám định do đó bị cáo Diện chỉ bị truy tố, xét xử theo Khoản 1 Điều 202 BLHS. Đây là vấn đề cần khắc phục trong thời gian tới.

Thứ ba, một số quy định về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng được quy định tại Điều 610 BLDS, được hướng dẫn tại tiểu mục 2.4 Nghị quyết số 03/2006 ngày 08/7/2006 của HĐTPTANDTC (Nghị quyết số 03/2006) còn bất cập trong thực tiễn xét xử [20, tr. 28].

Theo quy định tại Khoản 2 Điều 610 BLDS năm 2005 và hướng dẫn tại tiểu mục 2.4 (khoản tiền bù đắp về tinh thần do tính mạng bị xâm phạm) Nghị quyết số 03/2006 hướng dẫn áp dụng quy định của BLDS năm 2005 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, thì “...*mức bồi thường chung khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần trước hết do các bên thỏa thuận. Nếu không thỏa thuận được, thì mức bồi thường khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần cho tất cả những người thân thích của người bị thiệt hại phải căn cứ vào mức độ tổn thất về tinh thần, số lượng người thân thích của họ, nhưng tối đa không quá 60 tháng lương tối thiểu do Nhà nước quy định tại thời điểm giải quyết*

bồi thường”[20, tr 8]. Hướng dẫn này phù hợp khi áp dụng đối với trường hợp có một người bị hại chết trong vụ tai nạn. Áp dụng hướng dẫn này đối với trường hợp nhiều người trong cùng gia đình bị chết trong vụ tai nạn giao thông thì việc xác định khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần cho tất cả những người thân thích như thế nào (mức “*không quá 60 tháng lương tối thiểu*” là đối với mỗi nạn nhân hay đối với tất cả các nạn nhân trong cùng một gia đình). Đây là vướng mắc trong thực tiễn cần được thống nhất để nhận thức và áp dụng thống nhất.

Trong quá trình giải quyết những vụ án này, các cơ quan THTT tạo điều kiện để các bên tự nguyện thỏa thuận bồi thường thiệt hại, tôn trọng sự tự nguyện thỏa thuận các bên, thỏa thuận đó không trái quy định pháp luật và đạo đức xã hội được HĐXX ghi nhận. Trường hợp các bên không thể tự nguyện thỏa thuận được với nhau bồi thường tổn thất về tinh thần các cơ quan THTT căn cứ vào Nghị quyết số 03/2006 hướng dẫn Điều 610 BLDS để giải quyết hiện nay có hai quan điểm về vấn đề trên như sau:

Quan điểm thứ nhất cho rằng *mức không quá 60 tháng lương tối thiểu* do Nhà nước quy định là áp dụng đối với mỗi nạn nhân của vụ tai nạn giao thông [20, tr. 280].

Quan điểm thứ hai cho rằng *mức không quá 60 tháng lương tối thiểu* [20, tr. 280] do nhà nước quy định là áp dụng đối với tất cả các nạn nhân của một vụ tai nạn giao thông, dù trong cùng một gia đình có một hoặc hai hay ba người chết. Vì khi tính toán bồi thường tổn thất về tinh thần HĐXX đều phải căn cứ vào khả năng kinh tế trước mắt và lâu dài của bên được bồi thường và bên phải bồi thường làm căn cứ quyết định. Tính mạng con người là vô giá, một người không may bị tai nạn giao thông chết thì không có gì có thể bù đắp được, do vậy khoản bồi thường 60 tháng lương tối thiểu do Nhà nước quy định tại thời điểm bồi thường này là ước lượng một con số hợp lý có ý nghĩa tượng trưng để phần nào bù đắp về tinh thần cho những người thân thích của người bị hại. Hiện nay những người THTT tại TAND tỉnh Nam Định

đang còn nhiều quan điểm khác nhau về vấn đề trên. Do đó, đây vẫn còn là vấn đề gây nhiều tranh cãi trong quá trình áp dụng cần được thống nhất để tránh sai sót.

Thứ tư, hình phạt áp dụng đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 202 BLHS tại TAND tỉnh Nam Định hiện nay còn áp dụng khá phổ biến là hình phạt tù và hình phạt tù nhưng cho hưởng án treo. Trong thời gian tới chúng ta cần nghiên cứu áp dụng các hình phạt phù hợp hơn với loại tội phạm này, đó là tăng cường áp dụng hình phạt không phải là hình phạt tù như phạt tiền, cải tạo không giam giữ vẫn đảm bảo tính giáo dục, tinh thần nhân đạo, cũng như quyền con người đối với loại tội phạm này.

Ví dụ: Tại bản án số 11/2013/HSST ngày 10/4/2013 của TAND huyện Ý Yên có nội dung: Khoảng 18 giờ 30 phút ngày 16/9/2012, Lại Văn Giang sinh ngày 03/10/1994 là thợ học nghề của xưởng mộc Đình Văn Tiến, không có giấy phép lái xe theo quy định, lấy xe mô tô BKS 18 Y1- 3825 (dung tích xilanh 110 cm³) của Đình Văn Tiến chở Vũ Xuân Vịnh từ thôn Hữu Dụng đến thôn Thiên Mỹ xã Yên Mỹ, huyện Ý Yên, tỉnh Nam Định để mua gỗ. Khoảng 19 giờ 10 phút cùng ngày, sau khi mua được ba phách gỗ Giang điều khiển xe chở Vịnh ngồi sau giữ ba phách gỗ đi về xưởng mộc của anh Tiến. Trên đường đi thì phần gỗ bên trái trên xe mô tô do Giang điều khiển chiếm sang phần đường của xe ngược chiều dẫn đến va chạm với xe mô tô chạy ngược chiều do anh Hồ Xuân Thanh điều khiển hai xe mô tô và người ngã xuống đường. Hậu quả anh Thanh bị chết.

Trước khi mở phiên tòa bố để bị cáo đã thỏa thuận tự nguyện bồi thường với người đại diện hợp pháp của người bị hại xong với tổng số tiền là 110.000.000 đồng. HĐXX áp dụng Điểm a Khoản 2 Điều 202, các Khoản 1,2,3 Điều 69; Khoản 1 Điều 74; điểm b, p Khoản 1 Điều 46 và Điều 47 BLHS xử phạt bị cáo Lại Văn Giang 15 tháng tù.

Thông báo kiểm tra án của TAND tỉnh Nam Định nhận xét: “*bị cáo là người chưa thành niên phạm tội, có nhiều tình tiết giảm nhẹ TNHS. Trước khi phạm tội bị cáo có nhân thân tốt, có nơi cư trú rõ ràng. Trong trường hợp này HĐXX xử phạt tù giam với bị cáo là không cần thiết*”[29, tr. 5- 6].

Từ bản án trên, thấy rằng bị cáo đang ở tuổi vị thành niên, đang học nghề, bị cáo đã tác động gia đình bồi thường cho gia đình người bị hại để khắc phục một phần hậu quả. HĐXX quyết định xử phạt tù giam bị cáo là không phù hợp với mục đích của hình phạt. Quyết định hình phạt như trên là chưa cân nhắc khả năng cải tạo, giáo dục bị cáo thành người công dân tốt có ích cho xã hội. Trong trường hợp này lẽ ra HĐXX cần cân nhắc hình phạt khác vẫn đảm bảo khả năng cải tạo giáo dục bị cáo thành người công dân có ích cho xã hội như xử phạt tiền, cải tạo không giam giữ vẫn đảm bảo mục đích của hình phạt.

Tuy nhiên, đối với những trường hợp điều khiển xe ô tô, mô tô phóng nhanh vượt ẩu, lạng lách đánh võng, chạy quá tốc độ quy định... có tính nguy hiểm cao cho xã hội thì phải xử lý nghiêm minh. Cần có sự phân hóa TNHS phù hợp với từng trường hợp cụ thể mới đảm bảo mục đích hình phạt.

Trong thời gian vừa qua, chất lượng người THPT như Thẩm phán, Hội thẩm nhân dân đã được đào tạo cơ bản có trình độ năng lực chuyên môn đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ xét xử các vụ án. Tuy vậy, vẫn còn một số hạn chế từ phía người THPT cần khắc phục để nâng cao chất lượng xét xử các vụ án đó là: còn xảy ra sự tùy tiện trong việc áp dụng các hình phạt được quy định tại Điều 202 BLHS của một bộ phận cán bộ làm công tác xét xử, dẫn đến một số vụ án mục đích của hình phạt chưa đạt được như mong muốn.

Những hạn chế trên từ phía những người THPT cần nhanh chóng được khắc phục để góp phần nâng cao chất lượng xét xử các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong thời gian tới.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Trong thời gian qua, tại TAND tỉnh Nam Định các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã giải quyết mặc dù chiếm tỉ lệ không cao trong tổng số án phải giải quyết, nhưng tính chất, mức độ ngày càng phức tạp .

Tại chương 2 của luận văn học viên đã nghiên cứu, đề cập khá sâu sắc và toàn diện về thực tiễn xét xử tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại TAND tỉnh Nam Định cũng như chỉ ra những vướng mắc, bất cập do các quy định của pháp luật, những sai sót trong việc áp dụng pháp luật, những hạn chế từ phía những người THPT qua công tác xét xử tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong thời gian vừa qua.

Do vậy, khi tiến hành nghiên cứu giải quyết các vụ án này, các cơ quan THPT, người THPT phải nắm vững các quy định của pháp luật; cũng như kết hợp kinh nghiệm nghiên cứu giải quyết loại án này mới có thể đảm bảo thực hiện tốt nhiệm vụ xét xử các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đúng người, đúng tội, đúng pháp luật; tuyệt đối không bỏ lọt tội phạm, không làm oan người vô tội.

Chương 3

YÊU CẦU VÀ GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM ĐỊNH TỘI DANH VÀ QUYẾT ĐỊNH HÌNH PHẠT ĐÚNG ĐỐI VỚI TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

3.1. Các yêu cầu khách quan phải nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của Bộ luật hình sự năm 1999 về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

- Cải cách tư pháp và xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa đặt ra nhiệm vụ cấp bách là hoàn thiện hệ thống pháp luật trong đó có pháp luật hình sự.

Nghị quyết 49- NQ/TW ngày 02/6/2005 của Bộ Chính trị về Chiến lược Cải cách tư pháp đến năm 2020 đã xác định phương hướng: *Hoàn thiện chính sách, pháp luật hình sự và dân sự phù hợp với nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, xây dựng Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa Việt Nam của nhân dân, do nhân dân, vì nhân dân; hoàn thiện các thủ tục tố tụng tư pháp, bảo đảm tính đồng bộ, dân chủ, công khai, minh bạch tôn trọng và bảo vệ quyền con người* [2, tr. 41].

Từ phương hướng trên Đảng ta đặt ra nhiệm vụ: *Sớm hoàn thiện hệ thống pháp luật liên quan đến lĩnh vực tư pháp phù hợp mục tiêu của chiến lược xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật. Coi trọng việc hoàn thiện chính sách hình sự và thủ tục tố tụng tư pháp, 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...giảm bớt khung hình phạt tối đa quá cao trong một số loại tội phạm* [2, tr. 42].

Tại Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI của Đảng ta họp từ ngày 12 đến 19/11/2011 Quyết nghị nhiệm vụ phát triển đất nước 5 năm 2011-2015 trong đó có nhiệm vụ tiếp tục “*đẩy mạnh... cải cách tư pháp*”[3].

- Xuất phát từ những bất cập, tồn tại trong các quy định của pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được chỉ ra qua thực tiễn xét xử các vụ án.

Đây là cơ sở để những người THTT, cơ quan THTT kiến nghị các cơ quan có thẩm quyền nghiên cứu sửa đổi, bổ sung Điều 202 BLHS, Luật giao thông đường bộ. TANDTC ban hành Nghị quyết và các văn bản hướng dẫn áp dụng các quy định của Điều 202 BLHS, Luật giao thông đường bộ để không ngừng nâng cao chất lượng các quy định của pháp luật phục vụ tốt hơn công tác nghiên cứu, giải quyết các vụ án.

- Xuất phát từ yêu cầu cần thiết phải khắc phục những tồn tại của việc áp dụng những quy định của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong thực tiễn xét xử đã được phát hiện chỉ ra, đề xuất ban hành Nghị quyết hướng dẫn thi hành Điều 202 BLHS, Luật giao thông đường bộ.

Chúng ta xuất phát từ yêu cầu cần thiết phải khắc phục những tồn tại, yếu kém đã được chỉ ra qua thực tiễn rút kinh nghiệm xét xử, qua các thông báo kiểm tra, giám đốc việc xét xử các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Những trường hợp qua thực tiễn xét xử có vướng mắc, bất cập cần đề nghị các cơ quan nghiệp vụ cấp trên hướng dẫn áp dụng, đối với những vấn đề lớn đề xuất HĐPTANDTC ban hành Nghị quyết để hướng dẫn thi hành Điều 202 BLHS, Luật giao thông đường bộ, tránh các sai sót lặp lại làm ảnh hưởng tới quá trình giải quyết các vụ án nhằm không ngừng nâng cao chất lượng xét xử.

- Cơ sở nâng cao ý thức trách nhiệm cho mọi cán bộ, chiến sĩ và nhân dân. Từng bước ngăn ngừa, đẩy lùi tội phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ không chỉ là đòi hỏi khách quan của toàn xã hội mà còn là mục tiêu, nhiệm vụ đặt ra đối với các cơ quan THTT, người THTT trong hoạt động thực tiễn. Làm tốt nhiệm vụ trên không chỉ bảo đảm việc nghiên cứu, giải quyết đúng đắn các vụ án, mà còn phải làm tốt việc nâng cao hơn nữa hiệu quả chấp hành

các quy định của Luật giao thông đường bộ cho mọi cán bộ, chiến sĩ và nhân dân như tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về các quy định của Điều 202 BLHS, Luật giao thông đường bộ; mục đích nhằm ngăn ngừa, hạn chế đến mức thấp nhất các vụ tai nạn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe tài sản của Nhà nước và nhân dân.

3.2 Các giải pháp đảm bảo định tội danh và quyết định hình phạt đúng đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Điều 260 BLHS năm 2015 bỏ cụm từ “*về điều khiển phương tiện*” và thêm cụm từ “*tham gia*” thành “*Tội vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ*” đã có tính khái quát phù hợp hơn với Luật giao thông đường bộ hiện hành. Hoàn thiện pháp luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ là nhu cầu cấp thiết, xuất phát từ yêu cầu của công cuộc cải cách tư pháp ở nước ta trong giai đoạn cách mạng hiện nay, theo tinh thần Nghị quyết số 49-NQ/TW "Về Chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020" ngày 02/06/2005 của Bộ Chính trị, nhằm khắc phục kịp thời những bất cập, vướng mắc trong thực tiễn điều tra, truy tố và xét xử nói chung và các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ nói riêng.

Đối với các quy định pháp luật hiện hành, liên quan đến việc truy cứu trách nhiệm hình sự đối với các hành vi xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ, trong Bộ luật hình sự sửa đổi năm 2015 được Quốc hội thông qua, đã có những sửa đổi bổ sung một số nội dung cụ thể, khắc phục cơ bản được những hạn chế bất cập cho phù hợp với thực tiễn công tác đấu tranh phòng chống vi phạm và tội phạm về trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015 về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. (Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo điều 202 Bộ luật Hình sự hiện hành):

Đề quy định tại Điều luật này có thể bao quát và điều chỉnh đầy đủ các đối tượng (hành vi của người đi bộ vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ (như sang đường không đúng nơi quy định, đi không đúng phần đường dành cho người đi bộ); hành vi của người điều khiển các phương tiện cơ giới khác (máy kéo, xe cầu, xe ủi, máy xúc, xe nâng...) khi tham gia giao thông đường bộ và hành vi của người điều khiển phương tiện cơ giới ở những nơi

không thuộc mạng lưới giao thông đường bộ (khu vực công trường; đường ngoài cánh đồng, ngõ, ngách; bãi đất trống; sân bãi...), những thiếu sót tại Điều 202 Bộ luật Hình sự hiện hành, đã được bổ sung, sửa đổi trong Bộ luật hình sự 2015 vừa qua, cụ thể là:

Một là: Sửa tên gọi của Điều luật, tại điều 260 Bộ luật hình sự sửa đổi 2015. Theo đó, tên điều luật được đổi thành: *Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ*.

Hai là: theo quy định tại điểm 21 Điều 3 Luật giao thông đường bộ năm 2008, thì "người tham gia giao thông gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật và người đi bộ trên đường bộ", vì vậy điều 260 của Bộ luật hình sự 2015 đã bổ sung nội dung quy định tại khoản 1 của Điều luật này, bằng cách thay cụm từ "*điều khiển phương tiện*" bằng từ "*tham gia*" để bao quát đầy đủ các chủ thể tham gia giao thông đường bộ.

Ba là: Bộ luật hình sự hiện hành có rất nhiều quy định còn mang tính định tính, nên thường phải có một văn bản dưới luật khác để hướng dẫn thực hiện, các điều luật về xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trong bộ luật cũng vậy (như tình tiết gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng...). Vì vậy, các quy định có tính định tính này được hướng dẫn cụ thể để thực hiện tại Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao. Trong những năm qua, hướng dẫn, quy định trong văn bản này đã phát huy tác dụng trong thực tiễn để xử lý các hành vi vi phạm pháp luật do phù hợp với thực tế, nay để dễ nghiên cứu, tiện tra cứu khi thực hiện, đã được tiếp thu, bổ sung cho hoàn chỉnh và pháp điển hóa vào trong các điểm, điều luật tương ứng của Bộ luật hình sự 2015.

Bốn là: Tại điều 260 Bộ luật hình sự sửa đổi năm 2015 về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, đã sửa đổi, bổ sung và xây dựng thành 6 khoản, tăng 01 khoản so với điều 202 Bộ luật hình sự hiện hành. Mức án tại các khoản tương ứng cũng như hình phạt bổ sung quy định ở hai điều luật mới và cũ không có sự khác biệt lớn. Nhưng tại điều 260 Bộ luật hình sự 2015 đã bổ sung thêm 01 cấu thành giảm nhẹ ở khoản 04 của điều luật để xử lý một số hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ, nhưng ở mức độ nhẹ hơn so với quy định tại khoản 01 điều này. (Khoản 1 Điều 202 và văn bản hướng dẫn của nghị quyết HĐTP quy định là làm chết 01 người hoặc gây thương tích cho 01 người từ 31% trở lên... Còn ở Điều 260 BLHS 2015 đã tách khoản 1 của điều 202 cũ ra để quy định thành 2 khoản, là khoản 1 và khoản 4. Theo đó thì: Nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên thì xử lý theo khoản 1 điều 260, còn nếu gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60%... thì được tách ra quy định ở khoản 4 của điều 260 với mức án nhẹ hơn rất nhiều (chỉ có phạt tiền và cải tạo không giam giữ, không có hình phạt tù).

Những bổ sung sửa đổi trên của Điều 260 BLHS năm 2015 là phù hợp và đáp ứng được đòi hỏi của thực tiễn, do đó sẽ tạo điều kiện cho các cơ quan pháp luật xử lý có hiệu quả đối với các vi phạm pháp luật trong lĩnh vực này, góp phần bảo đảm giữ gìn trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Tuy nhiên, chúng tôi nhận thấy, những sửa đổi về kết cấu khung khoản của điều luật này cần có hướng dẫn để áp dụng cho thống nhất trong thực tiễn. Cụ thể như sau:

Điều 260 BLHS 2015 quy định:

“1. Người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ thuộc một trong các trường hợp sau đây thì bị phạt tiền..., phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm hoặc phạt tù từ 01 năm đến 05 năm:

a) Làm chết 01 người hoặc gây thương tích hoặc tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;

.....

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 03 năm đến 10 năm:

a) Không có giấy phép lái xe theo quy định;

.....

3. phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây, thì bị phạt tù từ 07 năm đến 15 năm:

a) Làm chết 03 người trở lên;

...

4. Người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thương tích hoặc tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60% ... thì bị phạt tiền... hoặc phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm.”

Có thể thấy kết cấu điều luật là chưa thực sự phù hợp, dường như khoản 1 là cấu thành cơ bản, khoản 2, 3 là cấu thành tăng nặng nhưng tới khoản 4 dường như cũng là cấu thành cơ bản (chứ không phải là cấu thành giảm nhẹ). Kết cấu điều luật như trên đã gây ra những cách hiểu và áp dụng pháp luật khác nhau, khó xác định đâu là cấu thành cơ bản. Bởi vì thông thường, một người khi phạm tội ở khoản 1 (là cấu thành cơ bản) và có một trong những tình tiết định khung ở khoản 2 sẽ phạm vào khoản 2 của điều luật.

Sẽ không có vấn đề gì nếu trường hợp người tham gia giao thông, vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thương tích hoặc tổn hại cho sức khỏe của 01 người, với tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60% và không phạm vào một trong những tình tiết định khung tăng nặng của khoản 2. Khi đó người đó sẽ bị xem xét xử lý theo khoản 4 của điều luật và được hiểu là, đã

có sửa đổi bổ sung thêm một cấu thành giảm nhẹ trong điều luật để xử lý cho trường hợp này với mức án nhẹ hơn khoản 01 của điều 202 luật cũ.

Nhưng đặt giả sử trong trường hợp người tham gia giao thông vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ, nhưng không có giấy phép lái xe theo quy định thì giải quyết thế nào cho đúng? Khi đó chuyển khung sang khoản 01 hay khoản 02 của điều luật? Nếu theo tuần tự thì phải chuyển khung sang khoản 01, vì quy định nặng hơn liền kề so với khoản 04 của điều luật. Nhưng khoản 01 thì không có các cấu thành tăng nặng ở đó. Vậy chẳng lẽ bỏ qua khoản 01 chuyển tăng nặng thẳng sang khoản 02 của điều luật luôn chẳng? Hay điều luật này có hai khung cơ bản là khoản 01 và khoản 04? khi đó một người phạm vào một trong hai khoản này (khoản 01 và khoản 04), mà có tình tiết định khung tăng nặng ở khoản 02 là đều chuyển khung sang khoản 2 chẳng. Về vấn đề này, hiện có một số quan điểm áp dụng pháp luật như sau:

Quan điểm thứ nhất cho rằng: Theo quy định của điều luật thì khoản 4 là cấu thành cơ bản của điều luật, vì nó quy định các yếu tố cấu thành cơ bản như tại khoản 1 của điều luật nhưng có hình phạt nhẹ hơn quy định của khoản 1 mà thôi.

Quan điểm thứ hai cho rằng: Khoản 1 của điều luật là cấu thành cơ bản, chỉ khi một người có đủ các yếu tố cấu thành tội phạm cơ bản được quy định tại khoản 1 của điều luật mà lại có những tình tiết định khung tăng nặng quy định ở khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật thì sẽ phạm vào khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật. Còn khoản 4 là cấu thành giảm nhẹ, vì không thể từ khoản 4 chuyển khung thẳng vào khoản 2,3 mà bỏ qua khoản 1 của điều luật được.

Quan điểm thứ ba cho rằng: Với kết cấu và cách hành văn của điều luật, thì một người khi có đủ các yếu tố định khung cơ bản quy định tại khoản 1 hoặc khoản 4 của điều luật, mà lại có những tình tiết định khung tăng nặng quy định ở khoản 2 hoặc khoản 3 thì sẽ phạm vào khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật (Như vậy theo quan điểm này thì ở điều luật này có tới hai khung cơ bản, hai cấu thành cơ bản?).

Bộ luật hình sự 2015 đã được lùi hiệu lực thi hành, nếu so sánh giữa điều 202 của luật cũ và điều 260 của luật mới thì điều 260 có quy định nhẹ hơn. Do đó, theo nghị quyết 109 của Quốc hội về thi hành Bộ luật hình sự 2015 thì những quy định có lợi, tình tiết có lợi của luật mới được áp dụng ngay sau khi luật được công bố. Vì vậy, để nhận thức và áp dụng pháp luật được đúng đắn và thống nhất, xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ, rất mong sớm có sự hướng dẫn của cơ quan có thẩm quyền, của liên ngành tư pháp trung ương để việc áp dụng điều luật trên trong thực tiễn được thuận lợi và thống nhất, không làm oan, không bỏ lọt tội phạm.

3.3 Sửa đổi, bổ sung và ban hành văn bản hướng dẫn áp dụng pháp luật liên quan đến tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo Điều 202 Bộ luật hình sự.

Một là, ban hành Nghị quyết của HĐTPTANDTC hướng dẫn quy định khoản 4 Điều 202 BLHS. Về bản chất khoản 4 Điều 202 BLHS mang tính răn đe, phòng ngừa chung, vì nó chưa gây ra hậu quả trong thực tế về tính mạng, sức khỏe, tài sản con người mà là “*có khả năng thực tế*” là một dạng của nguy cơ tiềm ẩn có thể xảy ra, thực tiễn chúng ta chưa điều tra, truy tố, xét xử hành vi nào quy định tại khoản 4 Điều 202 BLHS, kể từ khi BLHS năm 1999 được ban hành. Do đó, cần đưa nội dung này vào thực tiễn bằng biện pháp ban hành Nghị quyết của HĐTPTANDTC hướng dẫn trên cơ sở có tham khảo, kế thừa quy định Nghị quyết số 04/HĐTP ngày 29/11/1986 của HĐTPTANDTC hướng dẫn Điều 186 BLHS năm 1985 theo hướng như sau: “*vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ sẽ gây ra hậu quả đặc biệt nghiêm trọng tất yếu xảy ra nếu không được ngăn chặn kịp thời như: Người điều khiển xe siêu trọng siêu trọng, cố tình lái xe qua cầu đã có biển báo cầu yếu, có nguy cơ đổ sập tuyệt đối cấm các xe quá tải trọng qua cầu ...*”

Hai là, để có nhận thức thống nhất áp dụng pháp luật trong việc quyết định hình phạt đối với vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ do hành vi của nhiều người vi phạm cùng gây ra “*lỗi hỗn hợp*” được công bằng, cần ban hành Nghị quyết của HĐTPTANDTC hướng dẫn các cơ quan THTT xác định TNHS trong trường hợp “*lỗi hỗn hợp*” đây là hậu quả chung do hành vi của các bị cáo cùng gây ra do lỗi vô ý. Do đó, các bị cáo bị truy tố, xét xử tại khung nào của Điều 202 BLHS thì: *Về hình sự cần áp dụng hình phạt ở mức thấp của khung hình phạt mà điều luật quy định. Bản chất hậu quả thiệt hại đó là nguyên nhân của nhiều hành vi do các bị cáo trong vụ án cùng có lỗi vô ý gây ra.* Do đó, áp dụng hình phạt ở mức thấp của khung hình phạt điều luật quy định sẽ bảo đảm công bằng hơn cho các bị cáo đối với hành vi đã gây ra.

Trường hợp, trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ “*người bị hại cũng có lỗi*”, hiện nay theo hướng dẫn tại Nghị quyết 01/2000/NQ- HĐTP ngày 04/8/2000 của HĐTPTANDTC thì bị cáo chỉ được hưởng tình tiết giảm nhẹ TNHS theo Khoản 2 Điều 46 BLHS. Qua thực tiễn xét xử thấy rằng trường hợp người bị hại cũng có lỗi, là bản thân có một phần lỗi là một phần nguyên nhân dẫn đến hậu quả của vụ tai nạn giao thông. Chúng ta phải xác định nguyên nhân chính là do hành vi của bị cáo gây ra cho người bị hại dẫn đến hậu quả bị truy tố trước pháp luật, nhưng nếu không có một phần lỗi của người bị hại thì vụ tai nạn giao thông chưa hẳn đã xảy ra. Do đó, cần bổ sung thêm tình tiết giảm nhẹ TNHS “*người bị hại cũng có lỗi*” là *tình tiết giảm nhẹ TNHS quy định tại khoản 1 Điều 46 BLHS*.

Ba là, xây dựng Nghị quyết của HĐTPTANDTC hướng dẫn Điều 202 BLHS trong trường hợp “*gây thiệt hại nghiêm trọng*”, “*gây hậu quả rất nghiêm trọng*” và “*gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng*” hiện nay được quy định tại TTLT số 09/2013, trường hợp gây thiệt hại về tài sản chúng ta cần bỏ yếu tố định lượng bằng tiền quy định như hiện nay mà cần quy đổi thành bao nhiêu tháng lương cơ bản do Nhà nước quy định tại thời điểm giải quyết vụ án tương ứng với hậu quả đã gây ra quy định Điều 202 BLHS làm yếu tố định tội hoặc định khung hình phạt. Mặt khác cần tăng mức định lượng về tài sản bị gây thiệt hại lên để phù hợp sự phát triển kinh tế, xã hội của đất nước trong giai đoạn hiện nay. Do đó, cần tăng mức định lượng thiệt hại về tài sản trong vụ án giao thông *nếu chỉ gây thiệt hại về tài sản dưới 100 tháng lương tối thiểu thì giải quyết theo quy định của pháp luật Dân sự*. Trường hợp “*gây thiệt hại từ 100 tháng lương tối thiểu đến dưới 500 tháng lương tối thiểu*” được xác định là gây thiệt hại nghiêm trọng. Trường hợp “*gây thiệt hại từ 500 tháng lương tối thiểu đến dưới 1500 tháng lương tối thiểu*” được xác định là gây hậu quả rất nghiêm trọng. Trường hợp “*gây thiệt hại từ 1500 tháng lương tối thiểu trở lên*” được xác định là gây hậu

quả đặc biệt nghiêm trọng. Quy định như vậy có tác dụng ổn định hơn tránh phải sửa đổi văn bản hướng dẫn áp dụng Điều 202 BLHS nhiều lần.

Bốn là, thực tiễn giải quyết các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, trường hợp các bên không tự nguyện thỏa thuận được với nhau bồi thường tổn thất về tinh thần, HĐXX sẽ căn cứ vào Nghị quyết số 03/2006 hướng dẫn Điều 610 BLDS để quyết định mức bồi thường phù hợp với khả năng kinh tế trước mắt và lâu dài của bên phải bồi thường và bên được bồi thường làm căn cứ giải quyết theo quy định của pháp luật. Do vậy, học viên cho rằng *mức không quá 60 tháng lương tối thiểu tại thời điểm giải quyết bồi thường áp dụng cho tất cả các nạn nhân trong cùng một gia đình của một vụ tai nạn giao thông có thể chết một người, hai người... là phù hợp*. Bản chất khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần này là số tiền tượng trưng để góp phần làm vơi đi phần nào nỗi đau của gia đình người bị hại trong các vụ tai nạn giao thông, tránh cách hiểu khác nhau khi áp dụng pháp luật trong thực tiễn.

Năm là, đối với thiệt hại về tài sản do người lái xe ô tô thuê gây ra cho chủ phương tiện không tính vào thiệt hại để truy cứu TNHS người vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. HĐTPTANDTC cần ban hành Nghị quyết để hướng dẫn áp dụng pháp luật trong trường hợp này theo hướng: *“những thiệt hại về tài sản của bên gây ra thiệt hại không tính vào hậu quả thiệt hại của vụ án mà thuộc quan hệ trách nhiệm bồi thường giữa bị cáo với chủ phương tiện hoặc với pháp nhân”*, để thống nhất áp dụng pháp luật trong thực tiễn.

Sáu là, trường hợp người bị tổn hại sức khỏe do người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra nhưng từ chối giám định, không yêu cầu Tòa án giải quyết dẫn tới bị cáo bị truy tố đúng tội, nhưng không đúng khung hình phạt của Điều 202 BLHS. HĐXX không thể đánh giá hết tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội do hành vi của bị cáo gây ra tổn hại sức khỏe bao nhiêu % cho người bị hại làm căn cứ đánh giá tính chất, mức độ,

hậu quả của vụ án làm cơ sở quyết định hình phạt. Đây là tồn tại cần được khắc phục theo hướng đối với người bị thương tích hay tổn hại sức khỏe do bị cáo gây ra nhưng từ chối giám định trong vụ án giao thông... Tòa án phải xác định đây là hậu quả do hành vi phạm tội gây ra nhưng chưa được cơ quan THPTT xác minh, điều tra cụ thể; những tình tiết này có thể ảnh hưởng tới việc đánh giá tính chất, mức độ nguy hiểm hành vi phạm tội làm cơ sở quyết định hình phạt, hoặc có ý nghĩa trong việc áp dụng các tình tiết tăng nặng định khung hình phạt. Do đó TANDTC cần ban hành văn bản hướng dẫn áp dụng pháp luật theo hướng: *Đối với người bị hại từ chối giám định để xác định tỉ lệ thương tật làm căn cứ giải quyết vụ án. Tòa án phải quyết định trả hồ sơ yêu cầu Viện kiểm sát điều tra bổ sung bắt buộc những người này đi giám định tỉ lệ thương tật làm cơ sở giải quyết vụ án. Việc họ không yêu cầu bồi thường thì Tòa án không đặt ra giải quyết trong vụ án.*

Bảy là, đối với một số vụ án cơ quan THPTT, người THPTT xác định chưa đúng nguyên nhân xảy ra vụ tai nạn giao thông hoặc xác định chưa đúng tính chất, mức độ lỗi trong vụ án có nhiều bị cáo cùng gây ra như “lỗi hỗn hợp”, “người bị hại cũng có lỗi” gây ra thiệt hại. Trong những trường hợp này cần có nhóm giải pháp mang tính bắt buộc các cơ quan THPTT, người THPTT phải được bồi dưỡng nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, bản lĩnh nghề nghiệp về mọi mặt, tiến tới đẩy lùi các sai sót trên.

Tám là, đối với một số vụ tai nạn giao thông hiện trường vụ án là hiện trường dựng lại không còn nguyên vẹn, người gây ra vụ tai nạn không nhận tội, lời khai người làm chứng bị tác động, khai báo không thống nhất trong quá trình THPTT là nguyên nhân có thể dẫn tới oan sai, bỏ lọt tội phạm mà nguyên nhân do chứng cứ của vụ án là chứng cứ truy xét, yếu, thiếu, non, vẫn còn xảy ra đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong thực tiễn xét xử. Những trường hợp này HĐPTANDTC cần nhanh chóng ban hành văn bản chấn chỉnh, hướng dẫn theo hướng: “Trong quá trình nghiên cứu hồ sơ, tranh tụng tại phiên tòa, nếu thấy có căn cứ vững chắc khẳng định bị cáo

không phạm tội thì tuyên bố bị cáo không phạm tội. Trường hợp các chứng cứ, tài liệu trong vụ án chưa đầy đủ cho việc kết án bị cáo, trả hồ sơ vụ án cho viện kiểm sát để điều tra bổ sung”. Đây cũng là quy định phải làm để đảm bảo tính chính xác, khách quan, cũng như quyền con người của mọi công dân khi giải quyết các vụ án này.

Chín là, hiện nay hình phạt áp dụng đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại TAND tỉnh Nam Định của chúng ta hiện nay còn áp dụng khá phổ biến hình phạt tù và hình phạt tù nhưng cho hưởng án treo. Do đó, giải pháp trong thời gian tới cần tăng cường thực hiện nghiêm túc quan điểm chỉ đạo cải cách tư pháp đã được Nghị quyết số 49-NQ/TW ngày 02/6/2005 của Ban chấp hành Trung ương Đảng đề ra đó là *“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”* trong đó có tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, để không ngừng nâng cao hiệu quả áp dụng các loại hình phạt.

3.4 Nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ, bản lĩnh chính trị, đạo đức cánh mạng cho đội ngũ những người tiến hành tố tụng.

Các cơ quan THTT có nhiệm vụ bảo vệ chế độ xã hội chủ nghĩa, bảo vệ tính mạng và tài sản của nhân dân, bảo vệ các lợi ích của Nhà nước... do đó, cán bộ các cơ quan THTT, nhất là cán bộ Tòa án phải chủ động, sáng tạo, tận tụy trong công việc trên cơ sở thấm nhuần đường lối, chính sách của Đảng, pháp luật của Nhà nước, có trình độ hiểu biết sâu rộng. Trước những diễn biến phức tạp hiện nay của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, quá trình áp dụng các quy định của pháp luật hình sự vào giải quyết loại tội phạm này, cần lưu ý tới sự phát triển tình hình kinh tế, xã hội của đất nước và ý thức người dân tham gia giao thông để lựa chọn hình thức, biện pháp xử lý phù hợp đáp ứng yêu cầu thực tiễn đặt ra hiện nay là nâng cao ý thức chấp hành pháp luật cho mọi công dân, trong đó có ý thức tham gia giao thông, giảm tiến tới đẩy lùi tai nạn giao thông hiện nay.

Để làm tốt nhiệm vụ đó cán bộ các cơ quan THTT cần phải không ngừng nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ, bản lĩnh chính trị, đạo đức cách mạng.

Đảng ta đã nhận định: *“Công tác cán bộ của cơ quan tư pháp chưa đáp ứng được yêu cầu của tình hình hiện nay. Đội ngũ cán bộ tư pháp còn thiếu về số lượng, yếu về trình độ và năng lực, một bộ phận tiêu cực thiếu trách nhiệm, thiếu bản lĩnh, sa sút về phẩm chất đạo đức.”*[1, tr. 2].

Đảng ta đã nhìn thấy rõ các tồn tại, hạn chế trên, đang xây dựng giải pháp để giải quyết vấn đề này với mục tiêu: *“Cán bộ có chức danh tư pháp phải có trình độ đại học luật và được đào tạo kỹ năng nghề nghiệp tư pháp theo chức danh...Nâng cao tiêu chuẩn về chính trị, đạo đức và nghề nghiệp chuyên môn của các cán bộ tư pháp từ Trung ương đến địa phương, chú trọng đề bạt số cán bộ có quan điểm chính trị vững vàng, phẩm chất đạo đức tốt, đã được đào tạo cơ bản và có kinh nghiệm trong thực tiễn công tác đảm nhiệm các chức vụ lãnh đạo cơ quan tư pháp.”* [1, tr. 9].

Vì vậy, để ngăn chặn tiến tới đầy lùi tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, cán bộ các cơ quan THTT đặc biệt là cán bộ Tòa án cần phải tăng cường tự học tập, nghiên cứu nâng cao trình độ chuyên môn, đạo đức nghề nghiệp để đủ sức đáp ứng tốt yêu cầu nhiệm vụ mà Đảng, Nhà nước và nhân dân đặt ra.

Chúng ta cần phải bồi dưỡng nâng cao trình độ nghiệp vụ, bản lĩnh chính trị, đạo đức cách mạng cho đội ngũ cán bộ các cơ quan THTT đặc biệt là Tòa án là cơ quan trung tâm của cải cách tư pháp theo hướng: *“...cập nhật các kiến thức mới về chính trị, pháp luật, kinh tế, xã hội có kỹ năng nghề nghiệp và kiến thức thực tiễn có phẩm chất đạo đức trong sạch, dũng cảm đấu tranh vì công lý, bảo vệ pháp chế xã hội chủ nghĩa.”* [2, tr. 47].

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Trên cơ sở nghiên cứu toàn diện tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ từ thực tiễn xét xử tại TAND tỉnh Nam

Định hiện nay đã cung cấp cho học viên tiếp cận mang tính hệ thống từ lịch sử hình thành phát triển, đến thực tiễn áp dụng hiện nay của tội này. Từ đó đã chỉ ra những vướng mắc bất cập các quy định của pháp luật, các sai sót đã xảy ra của người THPT trong việc xét xử tội phạm này.

Chương 3 của Luận văn đã đưa ra những giải pháp để nâng cao hiệu quả xét xử tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại TAND tỉnh Nam Định trong thời gian tới có vị trí, vai trò rất quan trọng trong tiến trình cải cách tư pháp ở nước ta. Đòi hỏi chúng ta phải sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện Điều 202 BLHS, cũng như các quy định của pháp luật có liên quan, kịp thời khắc phục các sai sót trong thực tiễn xét xử nhằm nâng cao hơn nữa chất lượng xét xử tội phạm này trong thực tiễn

KẾT LUẬN

Tóm lại qua nghiên cứu đề tài luận văn thạc sĩ luật học “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ từ thực tiễn tỉnh Nam Định*” cho phép học viên đưa ra một số kết luận dưới đây.

Bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của mọi công dân là nhiệm vụ đặt ra đối với BLHS. Đứng trước thực tế cùng với sự phát triển nhanh chóng của các phương tiện tham gia giao thông đường bộ đã làm phát sinh các mặt trái, đó chính là các hành vi gây ra các vụ tai nạn giao thông gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của Nhà nước và nhân dân. Để ngăn chặn, tiến tới đẩy lùi tai nạn giao thông đường bộ đặt ra yêu cầu đối với pháp luật hình sự đó là cần quy định hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là tội phạm là phù hợp với đòi hỏi thực tiễn.

Trong lịch sử lập pháp hình sự Việt Nam tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được ra đời tương đối muộn, tội danh và mức hình phạt chủ yếu nhằm mục đích cải tạo, giáo dục con người thành công dân tốt có ích cho xã hội. Việc ghi nhận tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong pháp luật hình sự nước ta có ý nghĩa hết sức to lớn về mặt lập pháp hình sự và giá trị thực tiễn.

Qua nghiên cứu những dấu hiệu pháp lý đặc trưng của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định tại BLHS năm 1999 từ thực tiễn xét xử tại TAND tỉnh Nam Định thấy rằng còn có những hạn chế, thiếu sót, vướng mắc nhất định làm ảnh hưởng đến hoạt động áp dụng pháp luật trong thực tiễn, cần được sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện cho phù hợp.

Việc hoàn thiện và nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là yêu cầu tất yếu khách quan đáp ứng yêu cầu bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản của mọi người khi tham gia giao thông, duy trì trật tự an toàn xã hội.

Luận văn cũng đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của pháp luật hình sự đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có ý nghĩa quan trọng trong việc ngăn chặn tiến tới đẩy lùi tội phạm này./.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam (2002), Nghị quyết số 08- NQ/TW ngày 02/01 của Bộ Chính trị về một số nhiệm vụ trọng tâm công tác tư pháp trong thời gian tới, Hà Nội.
2. Ban chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam (2005), Nghị quyết số 49- NQ/TW ngày 02/6 của Bộ Chính trị về chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020, Hà Nội.
3. Ban chấp hành Trung ương Đảng cộng sản Việt Nam (2011), Văn kiện Hội nghị Đại biểu toàn quốc lần thứ X năm 2011, Hà Nội.
4. Bộ giao thông vận tải (2009), Thông tư số 13 ngày 17/7 quy định về tốc độ và khoảng cách của xe cơ giới xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ, Hà Nội
5. Bộ Công an- Bộ Quốc phòng- Bộ Tư pháp- Tòa án nhân dân Tối cao - Viện kiểm sát nhân dân Tối cao (2013), Thông tư liên tịch số 09 ngày 28/8 hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của Bộ luật Hình sự về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông, Hà Nội
6. Chính phủ (1955) Thông tư số 442/TTG ngày 19/1 của Thủ tướng Chính phủ về việc trừng trị một số tội phạm: Tập hệ thống hóa Luật lệ về Hình sự 1975, Hà Nội
7. Chính phủ (1955) Thông tư số 556/TTG ngày 29/6 bổ khuyết Thông tư số 442/TTG ngày 19/01/1955 về việc trừng trị một số tội phạm: Tập hệ thống hóa Luật lệ về Hình sự 1975, Hà Nội
8. Đinh Văn Quế (1999), Bình luận khoa học Bộ luật Hình sự- Các tội xâm phạm các quy định về an toàn giao thông, Tập VII, Nxb thành phố Hồ Chí Minh
9. Nguyễn Đức Mai (2009), Một số vướng mắc trong thực tiễn giải quyết các vụ án về trật tự an toàn giao thông đường bộ: Tạp chí Tòa án nhân dân số 22, Hà Nội
10. Quốc hội (1985), Bộ luật Hình sự, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội
11. Quốc hội (1999), Bộ luật Hình sự được sửa đổi bổ sung theo luật số 37/2009/QH 12 ngày 19/6/2009, Nxb Tài chính, Hà Nội

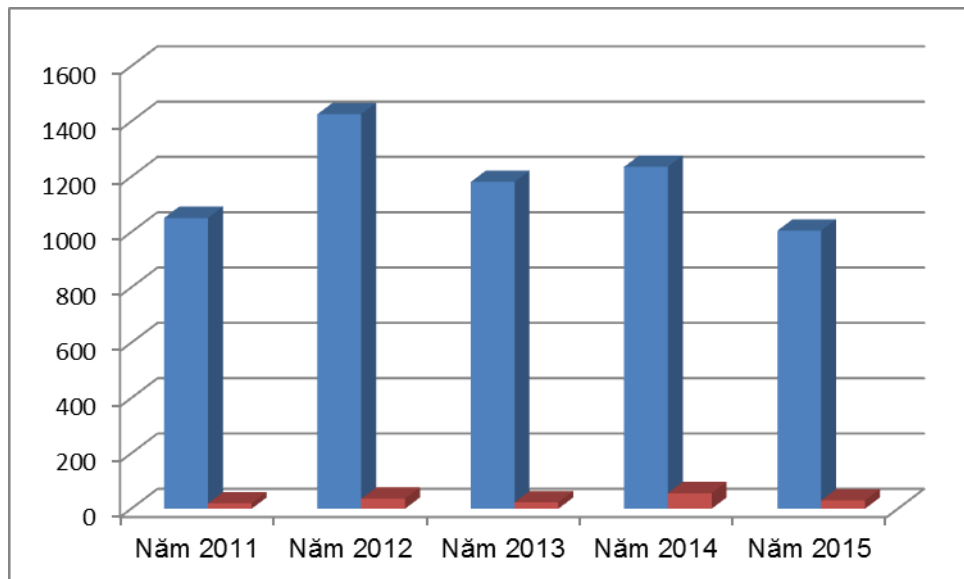
12. Quốc hội (2003), Bộ luật tố tụng Hình sự, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội
13. Quốc hội (2005), Bộ luật Dân sự, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội
14. Quốc hội (2008), Luật giao thông đường bộ, Nxb Chính trị quốc gia Hà Nội
15. Trường Đại học Luật Hà Nội (2005), Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam, Tập 1, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội
16. Trường Đại học Luật Hà Nội (2010), Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam, Tập 1, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội
17. Tòa án nhân dân Tối cao (1976), Tập hệ thống hóa luật lệ về Hình sự, Hà Nội
18. Tòa án nhân dân Tối cao (1979), Tập hệ thống hóa luật lệ về Hình sự, Hà Nội
19. Tòa án nhân dân Tối cao (1986), Nghị quyết số 04 ngày 29/11 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân Tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định trong “phần các tội phạm” của BLHS năm 1986, Hà Nội
20. Tòa án nhân dân Tối cao (2006), Nghị quyết số 03 ngày 08/7 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân Tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật Dân sự, Hà Nội
21. Tòa án nhân dân Tối cao (2002), Công văn số 81 ngày 10/6 về việc giải đáp các vấn đề về nghiệp vụ, Hà Nội.
22. Tòa án nhân dân tối cao (1968), công văn số 946-NCPL sơ kết kinh nghiệm về đường lối xét xử tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn.
23. Tòa án nhân dân huyện Vụ Bản, bản án hình sự số 07/2014/HSST ngày 24/01/2014.
24. Tòa án nhân dân huyện Vụ Bản, bản án hình sự số 19/2012/HSST ngày 28/06/2012.
25. Tòa án nhân dân huyện Vụ Bản, bản án hình sự số 16/2015/HSST ngày 24/4/2015.
26. Tòa án nhân dân huyện Vụ Bản, bản án hình sự số 11/2011/HSST ngày 26/3/2011.

27. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2011), Thông báo kiểm tra án Quý III ngày 5/10
28. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2013), Thông báo kiểm tra án quý I ngày 5/4
29. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2013), Thông báo kiểm tra án quý II ngày 15/7
30. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2014), Thông báo Kiểm tra Quý I ngày 19/5.
31. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2009), Báo cáo Tổng kết ngành Tòa án quân sự, Hà Nội
32. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2011), Báo cáo Tổng kết
33. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2012), Báo cáo Tổng kết
34. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2013), Báo cáo Tổng kết
35. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2014), Báo cáo Tổng kết
36. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2012), Thông báo kiểm tra án Quý I ngày 5/3
37. Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định (2011- 2015), Thống kê hình sự
38. Thái Sơn, năm 2014 cả nước xảy ra 25.322 vụ tai nạn giao thông, Báo Thanh Niên, ngày 26/12/2014
39. Võ Khánh Vinh (2013) Giáo trình sau đại học: Lý luận chung về định tội danh, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội
40. Văn Tiến, năm 2015 cả nước xảy ra 22.827 vụ tai nạn giao thông, Báo Pháp Luật Việt Nam, ngày 31/12/2015
41. Võ Khánh Vinh (2013), Lý luận chung về định tội danh, NXB Khoa học xã hội.
42. Dương Tuyết Miên (2004), Định tội danh và quyết định hình phạt, NXB Công an Nhân dân, Hà Nội.
43. Nguyễn Ngọc Hòa (1993), "Quyết định hình phạt trong pháp luật hình sự Việt Nam", Tạp chí Tòa án nhân dân, số 1.

PHỤ LỤC

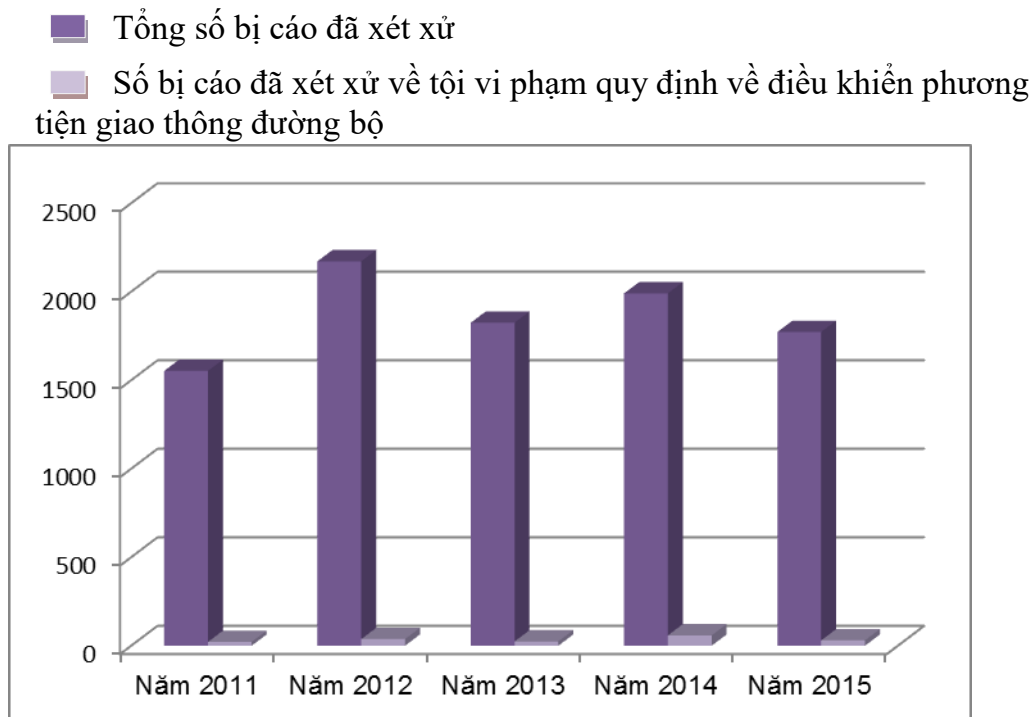
Biểu mẫu 01: Số lượng vụ án đã xét xử so với số vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã xét xử tại TAND tỉnh Nam Định năm 2011- 2015

- Tổng số vụ án đã xét xử
- Số vụ án đã xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ



Nguồn: Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định

Biểu mẫu 02: Số lượng bị cáo đã xét xử so với số bị cáo đã xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại TAND tỉnh Nam Định năm 2011 -2015



Nguồn: Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định

Biểu mẫu số 03: Hình phạt TAND tỉnh Nam Định áp dụng đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ năm 2011-2015

Năm	Số bị cáo đã xét xử	Phạt tiền	Cải tạo không giam giữ	Phạt tù nhưng cho hưởng án treo	Phạt tù từ 3 năm trở xuống	Phạt tù từ trên 3 năm đến 7 năm	Phạt tù từ trên 7 năm đến 15 năm
2011	21	0	0	11	9	1	0
2012	37	0	0	22	13	2	0
2013	24	0	0	14	5	4	1
2014	58	0	1	38	12	7	0
2015	30	0	1	20	8	1	0

Nguồn: Tòa án nhân dân tỉnh Nam Định