

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

HOÀNG ĐẠT NAM

**CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG
BỘ THEO PHÁP LUẬT HÌNH SỰ TỪ THỰC TIỄN XÉT XỬ
CỦA CÁC TÒA ÁN QUÂN SỰ Ở VIỆT NAM**

Ngành: Luật hình sự và tổ tụng hình sự

Mã số: 9 38 01 04

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ LUẬT HỌC

HÀ NỘI - 2019

Công trình hoàn thành tại: **HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI**

Người hướng dẫn khoa học: **PGS. TS. Cao Thị Oanh**

Phản biện 1: PGS.TS. Trần Đình Nhã

Phản biện 2: PGS.TS. Phạm Văn Lợi

Phản biện 3: TS. Nguyễn Văn Điệp

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng đánh giá luận án cấp Học viện

Họp tại **HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI**

vào hồi.....giờ.....ngày.....tháng.....năm 2019

Có thể tìm đọc luận án tại thư viện **HỌC VIỆN KHOA HỌC XÃ HỘI**

THƯ VIỆN QUỐC GIA

DANH MỤC CÔNG TRÌNH CỦA TÁC GIẢ ĐÃ CÔNG BỐ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1. Hoàng Đạt Nam (2018), “Tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của một số nước và kinh nghiệm tham khảo cho Việt Nam”, *Tạp chí nhân lực khoa học xã hội* (1), Tr. 20-26.

2. Hoàng Đạt Nam (2018), “Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong bộ luật hình sự năm 2015 và bộ luật hình sự sửa đổi, bổ sung năm 2017 và một số kiến nghị”, *Tạp chí khoa học Viện Đại học Mở Hà Nội* (2), Tr. 34-43.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Ở Việt Nam, tình hình vi phạm an toàn giao thông đường bộ đã và đang diễn biến phức tạp, gây thiệt hại lớn về tính mạng, sức khỏe, về của cải vật chất, gây tâm lý lo lắng cho người dân, gây mất ổn định trật tự, an toàn xã hội và đang là mối quan tâm của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền, của mọi tầng lớp nhân dân. Theo số liệu báo cáo của Cục cảnh sát giao thông, năm 2017, toàn quốc xảy ra 19.798 vụ tai nạn giao thông đường bộ, làm chết 8.089 người, bị thương 16.970 người. Các hành vi xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bị xử lý hình sự tuy có giảm, song vẫn chiếm tỷ lệ cao trong tổng số các tội phạm; số vụ án, số bị cáo bị xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ có xu hướng giảm, nhưng tính chất nguy hiểm lại gia tăng.

Bộ luật hình sự (BLHS) năm 1999 và tiếp đó là BLHS năm 2015, BLHS năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017) đã có những sửa đổi, bổ sung về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, BLHS hiện hành còn nhiều bất cập về mặt kỹ thuật lập pháp liên quan đến sự thống nhất giữa phần chung và phần các tội phạm; các dấu hiệu định tội, định khung của nhiều tội danh; các tội ghép; cách thiết kế khung hình phạt cũng như khoảng cách khung hình phạt của một số tội danh, ... những bất cập này cũng ảnh hưởng không nhỏ đến việc hướng dẫn thi hành và áp dụng các quy định của BLHS trên thực tế. Đồng thời, các văn bản giải thích và hướng dẫn áp dụng pháp luật chưa kịp thời, đầy đủ và thống nhất dẫn đến trong quá trình áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, các cơ quan tiến hành tố tụng vẫn thường gặp những vướng mắc, lúng túng.

Thời gian qua, các vụ án liên quan đến Quân đội có xu hướng gia tăng, trong đó các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là nhóm tội chiếm tỉ lệ cao, nó gây thiệt hại không nhỏ cho Quân đội, ảnh hưởng đến danh dự, uy tín của Quân đội. Các Tòa án quân sự (TAQS) là cơ quan xét xử của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, thuộc hệ thống Tòa án nhân dân (TAND) được tổ chức trong Quân đội, thực hiện chức năng nhiệm vụ xét xử theo quy định của pháp luật. Trong phạm vi chức năng của mình, các TAQS có nhiệm vụ bảo vệ pháp chế xã hội chủ nghĩa; bảo vệ chế độ xã hội chủ nghĩa

và quyền làm chủ của nhân dân; bảo vệ an ninh quốc phòng, kỷ luật và sức mạnh chiến đấu của Quân đội; bảo vệ tài sản của nhà nước, của tập thể, bảo vệ tính mạng, sức khỏe, tài sản, tự do, danh dự, nhân phẩm của quân nhân, công chức, công nhân quốc phòng và của công dân khác. Bằng hoạt động của mình, các TAQS góp phần giáo dục quân nhân, công chức, công nhân quốc phòng trung thành với tổ quốc, chấp hành nghiêm chỉnh pháp luật, điều lệnh của quân đội, tôn trọng những quy tắc của đời sống xã hội, ý thức đấu tranh phòng ngừa và chống tội phạm, các vi phạm pháp luật khác.

Thông qua hoạt động xét xử các tội phạm nói chung và xét xử các tội xâm phạm về an toàn giao thông đường bộ nói riêng của các TAQS ở Việt Nam cho thấy các quy định của BLHS về nhóm tội này còn có nhiều điều chưa phù hợp với sự phát triển của xã hội, còn có các hành vi nguy hiểm cho xã hội phát sinh trên thực tế nhưng chưa được quy định trong BLHS, dẫn đến không có cơ sở pháp lý để giải quyết. Hay trong quá trình giải quyết các vụ án cụ thể còn có các hạn chế nhất định trong việc xác định tội danh, trong việc áp dụng các tình tiết định khung tăng nặng hình phạt; các tình tiết giảm nhẹ, tăng nặng trách nhiệm hình sự; quyết định hình phạt; đường lối xử lý ... Những vấn đề nêu trên ảnh hưởng nhất định đến kết quả áp dụng các quy định của pháp luật trong BLHS về các tội xâm phạm về an toàn giao thông đường bộ của các TAQS.

Do đó, việc tiến hành nghiên cứu đề tài “*Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự từ thực tiễn xét xử của các Tòa án quân sự ở Việt Nam*” có ý nghĩa rất quan trọng cả về lý luận và thực tiễn.

2. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu của luận án

2.1. Mục đích nghiên cứu

Trên cơ sở nghiên cứu các vấn đề lý luận về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong luật hình sự Việt Nam, đánh giá thực trạng xét xử, tìm ra những bất cập, vướng mắc sai lầm trong thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS thông qua hoạt động xét xử của các TAQS ở Việt Nam. Từ đó, đề xuất các giải pháp, kiến nghị nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật và bảo đảm áp dụng đúng về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

2.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Làm sáng tỏ khái niệm, đặc trưng pháp lý của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ; đặc điểm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS; quá

trình phát triển của pháp luật hình sự Việt Nam từ năm 1945 đến nay quy định về các tội phạm này.

Phân tích các quy định của BLHS và các văn bản hướng dẫn của cơ quan có thẩm quyền nhằm làm sáng tỏ các dấu hiệu pháp lý của các tội cụ thể xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Tổng quan kết quả xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự ở Việt Nam; Đánh giá về những bất cập, hạn chế trong thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS hiện hành về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và nguyên nhân của chúng.

Đánh giá về thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ từ thực tiễn xét xử của các TAQS ở Việt Nam.

Trên cơ sở đó đề xuất một số kiến nghị và giải pháp nhằm hoàn thiện các quy định pháp luật hiện hành về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của luận án

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Những quy định của pháp luật hình sự Việt Nam và một số nước trên thế giới về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ;

Các quan điểm khoa học và thực tiễn áp dụng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ từ thực tiễn xét xử tại các TAQS ở Việt Nam.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

Luận án nghiên cứu, được tiếp cận dưới góc độ Luật hình sự; Tội danh nghiên cứu là các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bao gồm các tội danh cụ thể được quy định từ Điều 260 đến Điều 266, chương XXI của BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 (Điều 202 đến Điều 207, chương XIX của BLHS năm 1999). Luận án sử dụng số liệu nghiên cứu trong vòng 10 năm, từ 2008 đến năm 2017 và tập trung nghiên cứu ở cấp xét xử hình sự sơ thẩm, phúc thẩm của các Tòa án quân sự ở Việt Nam.

4. Phương pháp nghiên cứu của luận án

4.1. Phương pháp luận nghiên cứu

Luận án sử dụng phép duy vật biện chứng và phép duy vật lịch sử của chủ nghĩa Mác - Lênin; tư tưởng Hồ Chí Minh; đường lối, chính sách của Đảng cộng sản Việt Nam và của Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về tội phạm, về hình phạt làm phương pháp luận nghiên cứu.

4.2. Phương pháp nghiên cứu

Với hướng tiếp cận liên ngành, đa ngành mang tính hệ thống và lịch sử, luận án sử dụng nhiều phương pháp nghiên cứu khoa học xã hội khác nhau, cụ thể như: Phương pháp phân tích, Phương pháp hệ thống, Phương pháp tổng hợp và thống kê, Phương pháp lịch sử, Phương pháp so sánh...

5. Đóng góp mới về khoa học của luận án

5.1. Điểm mới về quan điểm, phương pháp tiếp cận

Bằng việc sử dụng phương pháp đa ngành, liên ngành luật học, nhất là các phương pháp của triết học pháp luật, xã hội học pháp luật, tâm lý học pháp luật. Luận án phân tích làm rõ thực trạng áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, tìm ra các hạn chế của các quy định của pháp luật, sai lầm của người áp dụng pháp luật và nguyên nhân của nó, làm cơ sở cho việc xây dựng các giải pháp, kiến nghị hoàn thiện pháp luật và để nâng cao hiệu quả trong giải quyết các vụ án này của các TAQS trong thời gian tới.

5.2. Điểm mới mang tính tổng quát của luận án

Luận án là công trình nghiên cứu chuyên sâu về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Bằng việc khái quát hóa các quan điểm về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, các quy định của pháp luật hình sự về nhóm tội này cũng như làm sáng tỏ những điểm hợp lý và hạn chế trong quá trình pháp điển hóa của những quy định đó và quá trình áp dụng các quy định đó trên thực tiễn xét xử của các TAQS Việt Nam. Luận án đã làm rõ một số hạn chế, vướng mắc sai lầm trong áp dụng các quy định của BLHS và Bộ luật dân sự (BLDS) về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói chung và thực tiễn định tội danh, quyết định hình phạt về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng, và chỉ ra ảnh hưởng cũng như nguyên nhân của những hạn chế vướng mắc đó. Từ đó, đưa ra các giải pháp, kiến nghị hoàn thiện quy định của BLHS Việt Nam về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cũng như nâng cao hiệu quả trong hoạt động xét xử về nhóm tội này.

6. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của luận án

6.1. Về mặt khoa học

Luận án góp phần bổ sung, hoàn thiện lý luận về nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ; có thể được sử dụng làm tài liệu phục vụ giảng dạy, học tập và nghiên cứu khoa học trong các lĩnh vực khoa học luật hình sự và tội phạm học.

6.2. Về mặt thực tiễn

Nội dung của luận án là cơ sở cho các cơ quan lập pháp xem xét, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện các quy định của pháp luật hình sự về nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ; các cơ quan, tổ chức, đơn vị, nhất là các TAQS ở Việt Nam áp dụng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ vào thực tiễn xét xử trong thời gian tới đạt hiệu quả cao hơn.

7. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tài liệu tham khảo và phần phụ lục, luận án có kết cấu gồm 4 chương:

Chương 1. Tổng quan tình hình nghiên cứu.

Chương 2. Những vấn đề lý luận và pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Chương 3. Thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS hiện hành về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại TAQS ở Việt Nam

Chương 4. Các yêu cầu và giải pháp bảo đảm áp dụng đúng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Chương 1

TỔNG QUAN TÌNH HÌNH NGHIÊN CỨU

1.1. Tình hình nghiên cứu ở ngoài nước

Ở nước ngoài, các tác giả đã nghiên cứu ở các khía cạnh liên quan đến vấn đề giao thông, an toàn giao thông cũng như điều kiện, nguyên nhân sinh ra tai nạn giao thông và một số yếu tố tác động phát sinh tội phạm trong lĩnh vực này. Cụ thể ta có thể kể đến một số bài viết, công trình của các tác giả:

Spolander, K: Có thống kê về hồ sơ của lái xe say rượu liên quan đến tai nạn giao thông; Bailey. J. P. M. (1993): bài viết về lịch sử hình sự, uống rượu lái xe gây tai nạn giao thông chết người ở New Zealand); Junger, M., West, R., & Timman, R. (2001) có bài: “Tội phạm và hành vi rủi ro trong giao thông”; Gururaj. G có bài là “Rượu và tai nạn giao thông đường bộ ở Nam Á:

1.2. Tình hình nghiên cứu ở trong nước

1.2.1. Tình hình nghiên cứu phát triển về lý luận

* Thứ nhất, nghiên cứu về khái niệm và đặc trưng pháp lý: Nhóm nghiên cứu về các tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng, những dấu hiệu đặc trưng của nhóm tội này, phải kể đến: Sách giáo trình *Luật hình sự Việt Nam phần các tội phạm* (chương X), của Học viện Khoa học xã hội do GS. TS. Võ Khánh Vinh chủ biên, được Nhà xuất bản Khoa học xã hội xuất bản năm 2014; Sách *Các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ - Một số vấn đề lý luận và thực tiễn xét xử ở Việt Nam*, của TS. Phạm Minh Tuyên do Nhà xuất bản Thanh niên xuất bản năm 2014,....

* Thứ hai nhóm các sách đi sâu vào nghiên cứu, bình luận các dấu hiệu, đặc trưng pháp lý, cấu thành tội phạm của từng tội danh cụ thể được quy định trong BLHS, các hoạt động phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam, bao gồm: “*Bình luận khoa học chuyên sâu Bộ luật hình sự - Phần các tội phạm, Tập VI - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*” của ThS. Đinh Văn Quế; *Chương XIX - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, của TS. Nguyễn Đức Mai trong sách: *Bình luận khoa học Bộ luật hình sự Việt Nam năm 1999*; *Bình Luận khoa học Bộ luật hình sự năm 2015*, của PGS. TS. Cao Thị Oanh và TS. Lê Đăng Doanh, v.v...

1.2.2. Tình hình nghiên cứu cụ thể các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Việc định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ không có nhiều công trình được nghiên cứu. Các công trình này phải kể đến các luận án tiến sĩ, luận văn thạc sĩ luật học như:

Luận án 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*”, năm 2001 của tác giả Bùi Kiến Quốc; Luận văn thạc sĩ Luật học “*Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở số liệu địa bàn tỉnh Bình Phước)*”, năm 2013 của tác giả Trần Văn Thảo. Luận văn thạc sĩ Luật học “*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ từ thực tiễn các Tòa án quân sự tại Việt Nam hiện nay*”, năm 2015 của tác giả Lê Ngọc Tuấn...

Ngoài ra còn có một số tác giả đi vào nghiên cứu một vấn đề cụ thể của tội phạm, như định tội danh, xác định lỗi, như: Giáo trình sau đại học: *Lý luận chung về định tội danh* của GS.TS. Võ Khánh Vinh; *Thay đổi định tội danh, một số vấn đề lý luận và thực tiễn*, đăng trên Tạp chí Tòa án nhân dân, năm 2003 của GS.TS. Võ Khánh Vinh; Cao Việt Cường, *Một số kiến nghị nhằm hoàn thiện quy định tại Điều 202 BLHS 1999 tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 4/2014; v.v...

1.3. Đánh giá tình hình nghiên cứu

1.3.1. Về kết quả nghiên cứu mà luận án sẽ kế thừa, tiếp tục phát triển

Các công trình, bài viết nghiên cứu đã làm rõ nhiều nội dung liên quan đến các tội xâm phạm an toàn giao thông nói chung, đã đưa ra một số khái niệm về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải, hay khái niệm về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ hoặc khái niệm về các tội xâm phạm trật tự công cộng, an toàn công cộng. Nhưng, vấn đề nghiên cứu đề cập về nhóm tội khá nhiều nhưng còn dàn trải, chưa chỉ rõ nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Khi có BLHS năm 2015 và BLHS năm 2017, sửa đổi, bổ sung năm 2017, các hành vi trong cấu thành tội phạm có những thay đổi, bổ sung, đồng thời quá trình áp dụng các quy định của pháp luật trên thực tiễn vẫn còn có vướng mắc, hạn chế cần được kiến nghị sửa đổi cho phù hợp với thực tiễn xét xử cũng như yêu cầu của xã hội, dù rằng BLHS mới vừa được ban hành.

1.3.2. Những vấn đề đặt ra cần tiếp tục được nghiên cứu trong luận án

- Làm sáng tỏ khái niệm, đặc trưng pháp lý của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ; đặc điểm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự ở Việt Nam; quá trình phát triển và các quy định của pháp luật hình sự Việt Nam từ năm 1945 đến nay về nhóm tội phạm này.

- Phân tích các quy định của BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 và các văn bản hướng dẫn của cơ quan có thẩm quyền nhằm làm sáng tỏ các dấu hiệu pháp lý của các tội cụ thể trong nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Phân biệt với một số tội phạm có liên quan đến nhóm tội danh này quy định trong Bộ luật hình sự và nghiên cứu các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của một số nước trên thế giới để tìm ra những điểm tiến bộ của các nước này mà Việt Nam có thể kế thừa, học hỏi trong công tác lập pháp.

- Đánh giá về kết quả đạt được, thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ từ thực tiễn xét xử của TAQS ở Việt Nam. Tìm ra những bất cập, vướng mắc trong thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS hiện hành về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và nguyên nhân của những bất cập, vướng mắc đó.

- Đề xuất một số kiến nghị và giải pháp hoàn thiện các quy định của pháp luật cũng như nhằm nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật trong xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong thời gian tới.

Kết luận Chương 1.

Chương 2

NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LUẬT VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

2.1. Khái niệm, các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và đặc điểm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự ở Việt Nam

2.1.1. Khái niệm và các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

2.1.1.1. Khái niệm về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Trên cơ sở khái niệm về tội phạm nói chung và quan điểm về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, Luận án đã nêu ra các dấu hiệu cụ thể của tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, bao gồm:

* Dấu hiệu thứ nhất của tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ phải là hành vi nguy hiểm cho xã hội

* Dấu hiệu thứ hai của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là phải được quy định trong Bộ luật hình sự

* Dấu hiệu thứ ba của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là do người có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện

* Dấu hiệu thứ tư của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là tính có lỗi của tội phạm

* Dấu hiệu thứ năm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là tính phải chịu hình phạt của tội phạm

Căn cứ vào các dấu hiệu trên, Nghiên cứu sinh đã đưa ra khái niệm về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ như sau:

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định trong Bộ luật hình sự, do người có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện một cách có lỗi, xâm phạm đến 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 hay tài sản của nhà nước và xã hội.

2.1.1.2. Các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

* Khách thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

* Mặt khách quan của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

* Mặt chủ quan của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

* Chủ thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

2.1.2. Đặc điểm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự ở Việt Nam

2.1.2.1. Cơ cấu tổ chức và thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự

Về cơ cấu tổ chức: Theo Điều 50 Luật tổ chức TAND thì các TAQS được tổ chức ở 3 cấp, đó là: Trung ương là TAQS Trung ương, Quân khu là TAQS cấp Quân khu và tương đương, dưới TAQS cấp Quân khu là TAQS cấp Khu vực.

Về đối tượng xét xử: TAQS có thẩm quyền xét xử:

“ Vụ án hình sự mà bị cáo là quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân, viên chức quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu; dân quân, tự vệ trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc phối thuộc với Quân đội nhân dân trong chiến đấu, phục vụ chiến đấu; công dân được điều động, trung tập hoặc hợp đồng vào phục vụ trong Quân đội nhân dân;

Vụ án hình sự mà bị cáo không thuộc đối tượng quy định tại điểm a khoản 1 Điều này liên quan đến bí mật quân sự hoặc gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm của quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân, viên chức quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu hoặc gây thiệt hại đến tài sản, danh dự, uy tín của Quân đội nhân dân hoặc phạm tội trong doanh trại quân đội hoặc khu vực quân sự do Quân đội nhân dân quản lý, bảo vệ.

Tòa án quân sự có thẩm quyền xét xử tất cả tội phạm xảy ra trong địa bàn thiết quân luật”.

Ngoài ra, khi vụ án vừa có bị cáo hoặc tội phạm thuộc thẩm quyền xét xử của Tòa án quân sự, vừa có bị cáo hoặc tội phạm thuộc thẩm quyền xét xử của Tòa án nhân dân thì thẩm quyền xét xử được thực hiện:

“Trường hợp có thể tách vụ án thì Tòa án quân sự xét xử những bị cáo và tội phạm thuộc thẩm quyền xét xử của Tòa án quân sự; Tòa án nhân dân xét xử những bị cáo và tội phạm thuộc thẩm quyền xét xử của Tòa án nhân dân;

Trường hợp không thể tách vụ án thì Tòa án quân sự xét xử toàn bộ vụ án”.

Về thẩm quyền theo lãnh thổ: các TAQS xét xử theo địa giới hành chính quân sự, một TAQS Quân khu, hoặc Khu vực xét xử vụ việc xảy ra trên địa bàn nhiều tỉnh thành phố.

2.1.2.2. Các yếu tố cấu thành các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các Tòa án quân sự

Ngoài các yếu tố cấu thành tội phạm của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói chung thì các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS nó có các yếu tố mang đặc thù riêng, biểu hiện rõ nét ở hai yếu tố khách thể và chủ thể của tội phạm:

Thứ nhất, khách thể của tội phạm: Khách thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là sự an toàn của hoạt động giao thông đường bộ và an toàn tính mạng, sức khỏe của công dân, tài sản của Nhà nước, tập thể và công dân. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS là những hành vi vi phạm an toàn giao thông đường bộ và gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản cho quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu; dân quân tự vệ phối thuộc với quân đội trong chiến đấu, phục vụ chiến đấu và những người được trung tập làm nhiệm vụ quân sự do các đơn vị quân sự trực tiếp quản lý hoặc gây thiệt hại về tài sản của Quân đội thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS.

Thứ hai, chủ thể của tội phạm: Chủ thể của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS bao gồm hai loại chủ thể:

Một là, người nào đạt độ tuổi nhất định và có năng lực trách nhiệm hình sự vi phạm an toàn giao thông đường bộ và gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản cho quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân, viên chức quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu; dân quân, tự vệ trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc phối thuộc với Quân đội nhân dân trong chiến đấu, phục vụ chiến đấu; công dân được điều động, trung tập hoặc hợp đồng vào phục vụ trong Quân đội nhân dân;

Hai là, bị cáo là quân nhân tại ngũ, công chức, công nhân, viên chức quốc phòng, quân nhân dự bị trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc kiểm tra tình trạng sẵn sàng chiến đấu; dân quân, tự vệ trong thời gian tập trung huấn luyện hoặc phối thuộc với Quân đội nhân dân trong chiến đấu, phục vụ chiến đấu; công dân được điều động, trung tập hoặc hợp đồng vào phục vụ trong Quân đội nhân dân vi phạm an toàn giao thông đường bộ và gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe của công dân, tài sản của Nhà nước, tập thể và công dân.

2.2. Lịch sử phát triển và các quy định của pháp luật hình sự về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

2.2.1. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong giai đoạn từ cách mạng tháng tám năm 1945 đến trước khi có Bộ luật hình sự năm 1985

2.2.2. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 1985 và Bộ luật hình sự năm 1999

2.2.2.1. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 1985

2.2.2.2. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 1999

2.2.3. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 2015 và Bộ luật hình sự năm 2015 sửa đổi, bổ sung năm 2017

BLHS năm 2015 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 27 tháng 11 năm 2015 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2016. Tuy nhiên, do có một số sai sót cần phải sửa đổi, nên BLHS năm 2015 phải dừng thời điểm thi hành lại. Ngày 20 tháng 6 năm 2017, Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIV, kỳ họp thứ 3 đã thông qua Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của BLHS số 100/2015/QH13, Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2018.

2.2.3.1. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 2015

2.2.3.2. Quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017

2.2.4. Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ với một số các tội khác có liên quan trong Bộ luật hình sự

* Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ và tội đua xe trái phép

* Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ với tội giết người

* Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ và tội vô ý làm chết người

* Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ với tội vô ý gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của người khác

2.3. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật hình sự một số nước trên thế giới

2.3.1. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của Bộ luật hình sự Liên bang Nga

Trong BLHS Liên bang Nga, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định tại chương 27 với tên gọi là: Các tội xâm phạm an toàn khi vận hành và khai thác giao thông. Trong chương 27 quy định 8 điều luật, nhưng chỉ có 3 điều luật có nội dung liên quan đến lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ và có điểm tương đối giống các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định trong BLHS Việt Nam.

2.3.2. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của Bộ luật hình sự Cộng hòa Liên bang Đức

Trong BLHS Cộng hòa Liên bang Đức năm 2009, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định tại chương 28 với tên gọi là: Các tội phạm gây nguy hiểm chung. Trong chương 28 quy định 28 điều luật, nhưng chỉ có 3 điều luật có nội dung liên quan đến lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ và có điểm tương đồng giống các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định trong BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017.

2.3.3. Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo quy định của Bộ luật hình sự Nhật Bản

Liên quan đến các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, BLHS Nhật Bản quy định nằm ở 3 chương khác nhau, đó là chương 11 với tên gọi: Tội cản trở đi lại; chương 27 với tên gọi: Tội gây ra thương tích và chương 28 với tên gọi: Tội sơ ý gây ra thương tích. Trong đó có bốn điều luật có điểm tương đồng với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được quy định trong BLHS Việt Nam.

Kết luận Chương 2.

Chương 3

THỰC TIỄN ÁP DỤNG QUY ĐỊNH CỦA BỘ LUẬT HÌNH SỰ HIỆN HÀNH VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI CÁC TÒA ÁN QUÂN SỰ Ở VIỆT NAM

3.1. Tổng quan kết quả xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự ở Việt Nam

Thực tiễn áp dụng các quy định của pháp luật để xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ thời gian qua của các TAND nói chung và các TAQS nói riêng cho thấy đã thu được kết quả tốt mang một ý nghĩa hết sức to lớn, chúng ta đã thể hiện được tính nghiêm khắc trong pháp luật hình sự là kiên quyết trừng trị kẻ phạm tội, song cũng phần nào thể hiện tính nhân đạo của Nhà nước trong việc khoan hồng đối với những người phạm tội lần đầu, biết ăn năn hối cải, hậu quả thiệt hại trong vụ án thấp và khắc phục hậu quả do hành vi tội phạm mà mình đã gây ra.

Việc áp dụng các quy định pháp luật nội dung BLHS, BLDS trong xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các TAQS trong những năm gần đây có nhiều tiến bộ. Điều đó thể hiện ở chỗ HĐXX đã nhận thức và xác định đúng các quy phạm pháp luật cần áp dụng để xác định tội danh; các tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự; quyết định hình phạt và áp dụng các biện pháp tư pháp.

Việc áp dụng các quy định BLDS để giải quyết vấn đề dân sự trong các vụ án hình sự, cụ thể là trong các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cũng được các TAQS quan tâm. Việc giải quyết dân sự trong nhiều vụ án rất phức tạp nhưng do HĐXX đã nghiên cứu kỹ hồ sơ, xem xét, đánh giá khách quan, toàn diện và đầy đủ các chứng cứ, tài liệu về vụ án để có hướng giải quyết kịp thời đúng quy định của pháp luật.

Qua số liệu thống kê ở bảng 1 (phần phụ lục) cho thấy trong thời gian từ năm 2008 - 2017, các TAQS đưa ra xét xử sơ thẩm là 1941 vụ án và tổng số bị cáo đưa ra xét xử là 3288 bị cáo. Trong đó, tổng số vụ án đưa ra xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là 662 vụ án/676 bị cáo (chiếm tỷ lệ là 34.1%). Trong các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đã xét xử thì tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là 661 vụ/675 bị cáo (chiếm tỷ lệ 99.85%) và tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là 01 vụ án/1 bị cáo (chiếm tỷ lệ 0,15%). Trong các năm từ 2008 đến 2013 và 2015 đến năm 2017, tỷ lệ số vụ án/bị cáo đưa ra xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên tổng số vụ án/bị cáo bị xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ luôn là 100%.

Qua số liệu thống kê ở bảng 3 (phần phụ lục) cho thấy trong thời gian từ năm 2008 - 2017, các TAQS đưa ra xét xử phúc thẩm là 404 vụ án và tổng số bị cáo đưa ra xét xử là 724 bị cáo. Trong đó, tổng số vụ án đưa ra xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là 92 vụ án/93 bị cáo (chiếm tỷ lệ là 22.77%). Trong các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đã xét xử phúc thẩm thì tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là 92 vụ án/93 bị cáo (chiếm tỷ lệ 100%).

Từ số liệu nêu trên, nhận thấy trong những năm gần đây tỷ lệ người phạm vào nhóm tội này vẫn cao, có tội giảm, có tội không xảy ra nhưng có tội vẫn chiếm tỉ lệ cao so với các loại tội phạm khác như tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Quá trình xét xử các vụ án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại các TAQS thời gian qua đã bảo đảm được đúng người, đúng tội; quyết định hình phạt phù hợp với tính chất, mức độ phạm tội và lỗi của các bị cáo; việc giải quyết bồi thường thiệt hại được thực hiện đúng theo các quy định của pháp luật, kết quả này thể hiện qua các vụ án.

3.2. Những hạn chế, sai lầm trong thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

3.2.1. Những hạn chế, sai lầm trong thực tiễn định tội danh đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Phân tích thực tiễn xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các TAQS trong thời gian từ năm 2008 - 2017 cho thấy:

Những năm gần đây tổng số vụ án, số bị cáo bị xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ có xu hướng giảm, nhưng tính chất nguy hiểm lại ra tăng. Năm có số vụ án và số bị cáo bị đưa ra xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thấp nhất là năm 2017 (32 vụ/33 bị cáo), cao nhất là năm 2008 (97 vụ; 100 bị cáo).

Quá trình áp dụng các quy định pháp luật hình sự hiện hành trên thực tiễn xét xử các tội phạm này những năm gần đây của các cơ quan tiến hành tố tụng vẫn còn một số bất cập, sai lầm trong việc định tội danh, cụ thể là:

Thứ nhất, việc định tội danh còn chưa chính xác.

Thứ hai: Vấn đề xác định thiệt hại để áp dụng tình tiết định khung tăng nặng.

Thứ ba: Đánh giá mức độ lỗi chưa chính xác dẫn đến truy cứu trách nhiệm hình sự không đúng.

Thứ tư: Xác định hành vi vi phạm Luật giao thông trong vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chưa chính xác.

3.2.2. Những hạn chế, sai lầm trong quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Trong thời gian từ năm 2008 - 2017, nhìn qua Bảng 2 (phần phụ lục), nhận thấy kết quả xét xử áp các bị cáo bị về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ chủ yếu là hai biện pháp là án treo 433 trường hợp và hình phạt tù từ 03 năm trở xuống 136 trường hợp.

Thực tiễn áp dụng các quy định pháp luật hình sự hiện hành về các tội phạm này những năm gần đây cho thấy giữa các cơ quan tiến hành tố tụng vẫn còn một số bất cập, sai lầm trong việc quyết định hình phạt, cụ thể là:

Thứ nhất: Đánh giá không đúng tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi phạm tội, dẫn đến việc cho người phạm tội hưởng án treo không đúng

Thứ hai: Quyết định hình phạt chưa tương xứng với mức độ lỗi và hậu quả thực tế gây ra.

Thứ ba: Không áp dụng hình phạt bổ sung trong trường hợp theo quy định của pháp luật là bắt buộc

Thứ tư: Quyết định hình phạt chưa đáp ứng đầy đủ yêu cầu về phòng ngừa tội phạm

Ngoài những bất cập, sai lầm đối với việc định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, trong thực tiễn xét xử loại tội này còn khá nhiều bất cập, sai lầm trong xác định tư cách của những người tham gia tố tụng và áp dụng các quy định pháp luật dân sự về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng.

3.3. Nguyên nhân của những hạn chế, sai lầm trong thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

3.3.1. Nguyên nhân khách quan

Nguyên nhân cơ bản và quan trọng của những hạn chế, tồn tại về áp dụng pháp luật trong xét xử của các TAQS là do hệ thống pháp luật của nước ta nói chung và pháp luật hình sự và tố tụng chưa hoàn thiện, đồng bộ; việc giải thích, hướng dẫn áp dụng pháp luật của cơ quan có thẩm quyền chưa đầy đủ và kịp thời.

3.3.2. Nguyên nhân chủ quan

Qua nghiên cứu thực tiễn áp dụng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong hoạt động xét xử của TAQS cho thấy những hạn chế, tồn tại trong áp dụng pháp luật xuất phát từ một số nguyên nhân chủ quan đó là đạo đức, trình độ chuyên môn, kỹ năng nghề nghiệp, tính độc lập của Thẩm phán và HTQN, ý thức trách nhiệm của Thẩm phán và HTQN...

3.3.3. Các nguyên nhân khác

- * Hoạt động kiểm tra giám đốc án, hướng dẫn áp dụng thống nhất pháp luật và tổng kết rút kinh nghiệm xét xử
- * Yếu tố hành chính quân sự.

Kết luận chương 3.

Chương 4

CÁC YÊU CẦU VÀ GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM ÁP DỤNG ĐÚNG PHÁP LUẬT VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

4.1. Các yêu cầu áp dụng đúng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Thứ nhất, các TAQS phải quán triệt đầy đủ, nghiêm túc đường lối của Đảng được thể hiện trong Nghị quyết của Bộ Chính trị, Nghị quyết của Đảng ủy quân sự Trung ương về việc lãnh đạo thực hiện chiến lược cải cách tư pháp trong Quyết định của Thủ tướng chính và các văn bản pháp luật của Nhà nước như BLHS, BLTTHS

Thứ hai, trong công tác áp dụng pháp luật phải quán triệt "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" .

Thứ ba, trong hoạt động xét xử các vụ án xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các Thẩm phán Tòa án các cấp phải căn cứ vào diễn biến, tình hình tội phạm nói chung và các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng, trong điều kiện về kinh tế và văn hóa xã hội có bước phát triển mới.

Thứ tư, khi xét xử các vụ án xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của các Thẩm phán Tòa án các cấp phải đảm bảo xu hướng hội nhập quốc tế.

Thứ năm, những yêu cầu đối với công tác tư pháp nói chung và hoạt động xét xử nói riêng được Bộ Chính trị đề ra là "phải đảm bảo cho mọi công dân đều bình đẳng trước pháp luật, thực sự dân chủ, khách quan", và trong chiến lược cái cách tư pháp Bộ Chính trị cũng nhấn mạnh nội dung trọng tâm trong hoạt động xét xử của Tòa án phải: "Đổi mới tổ chức phiên tòa xét xử, xác định rõ hơn vị trí, quyền hạn, trách nhiệm của người tiến hành tố tụng và người tham gia tố tụng theo hướng đảm bảo tính công khai, dân chủ, nghiêm minh, nâng cao chất lượng tranh tụng tại các phiên tòa xét xử", coi đây là khâu đột phá của hoạt động tư pháp.

Thứ sáu, khi xét xử các vụ án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đòi hỏi phải đáp ứng các yêu cầu mà Nghị quyết của đảng đề ra. Để đảm bảo yêu cầu này, khi xét xử các Thẩm phán cần bám sát những yêu cầu cụ thể.

4.2. Các giải pháp bảo đảm áp dụng đúng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

4.2.1. Tăng cường công tác hướng dẫn, giải thích, tuyên truyền đưa Bộ luật hình sự vào cuộc sống

Để một đạo luật được đưa vào cuộc sống, đòi hỏi sự vào cuộc rất lớn của các cấp các ngành, đặc biệt là công tác truyền thông, tuyên truyền phổ biến pháp luật. Trong BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 có rất nhiều điểm mới, đòi hỏi các cơ quan tiến hành tố tụng cũng như người dân bắt buộc phải thay đổi hành vi và nhận thức. Chẳng hạn như trong các cơ quan áp dụng pháp luật, việc xác định các mối quan hệ mới theo quy định của pháp luật, hay việc loại trừ hành vi cũng phải rất cẩn trọng. Còn đối với người dân, trước đây có một số hành vi bị coi là vi phạm pháp luật thì bây giờ đã được loại bỏ hoặc được giảm nhẹ hình phạt.

4.2.2. Hoàn thiện các quy định của BLHS về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Thứ nhất: Về Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 (Điều 202 BLHS 1999)

Đề nghị tách Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 (Điều 202 BLHS 1999) thành hai điều luật riêng biệt: "*Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*" với chủ thể như quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 và "*Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ*" với chủ thể đặc biệt là người đi bộ theo hướng quy định về trách nhiệm hình sự đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là nhẹ hơn so với

tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như sau:

Điều 260. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

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 người khác thuộc một trong các trường hợp sau thì bị phạt...

Điều 260a. Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Hành khách, người đi bộ tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau thì bị phạt...

Thứ hai: Ở Việt Nam nếu người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác mà gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì sẽ bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo Điều 202 BLHS năm 1999 nay là Điều 260 BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, còn say rượu mà điều khiển phương tiện giao thông không gây thiệt hại thì chỉ bị xử phạt hành chính và không bị coi là tội phạm.

4.2.3. Sửa đổi, bổ sung và ban hành văn bản giải thích và hướng dẫn áp dụng pháp luật thống nhất liên quan đến các quy định của BLHS về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Để đảm bảo kịp thời, tính thống nhất về áp dụng pháp luật trong hoạt động xét xử các vụ án hình sự nói chung và các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng tác giả có một số kiến nghị sau:

Về Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của BLHS "*Thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng về sức khỏe, tài sản của người khác*" quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 là căn cứ để truy cứu trách nhiệm hình sự đối với người có hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ.

Về vấn đề chia tách hậu quả trong vụ án tai nạn giao thông do lỗi của nhiều người cùng gây ra.

Về tình tiết: "*Không có giấy phép lái xe hoặc bằng lái xe theo quy định*".

Về tình tiết: “*có sử dụng chất ma túy*” quy định tại điểm b khoản 2 Điều 260 BLHS 2015 sửa đổi, bổ sung năm 2017 là tình tiết định khung tăng nặng.

Về tình tiết: “*Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn*”.

4.2.4. Hoàn thiện các quy định của pháp luật về bồi thường thiệt hại khi xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Thứ nhất: Việc xác nhận thu nhập bị mất của người bị thiệt hại do cơ quan nào xác nhận là hợp lý.

Thứ hai: Việc xác định thu nhập bị mất của người bị hại hoặc của người chăm sóc người bị thiệt hại cũng là khó khăn.

Thứ ba: Cần quy định thêm các tiêu chí đánh giá mức độ tổn thất về tinh thần và ứng với một tiêu chí đó là bao nhiêu mức lương cơ sở .

Thứ tư: Khi nạn nhân nằm viện điều trị cần có người chăm sóc, những người này cũng phải chi phí một khoản tiền ăn uống; căn cứ để cho người này được hưởng khoản tiền ăn này.

Thứ năm: Pháp luật nên quy định thêm trường hợp cho gia đình người bị thiệt hại được chi một khoản tiền ăn hợp lý trong thời gian tổ chức lễ mai táng cho nạn nhân, như tổ chức mâm cơm cúng hay anh em họ hàng ở xa về phúng viếng thì có thể làm cơm mời họ

Thứ sáu: Khi điều trị xong người bị thiệt hại do sức khỏe bị xâm phạm có tỷ lệ tổn thương cơ thể dưới 81% và trong cuộc sống họ không thể lao động để có thu nhập bằng mức thu nhập trước khi sức khỏe bị xâm phạm, do đó thu nhập bị giảm sút. Vì vậy, Luật cần quy định thêm trường hợp này để bảo đảm quyền, lợi ích cho người bị thiệt hại.

4.2.5. Tăng cường phương tiện và điều kiện cơ sở vật chất cho các Tòa án quân sự và hoàn thiện chế độ chính sách đối với Thẩm phán, cán bộ Tòa án

Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất đảm bảo cho các cơ quan tư pháp có đủ điều kiện để hoàn thành nhiệm vụ, có chính sách tiền lương, phụ cấp và chính sách đãi ngộ phù hợp cho cán bộ tư pháp. Tăng cường đầu tư cơ sở vật chất, kinh phí phương tiện làm việc, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, từng bước hiện đại hóa các cơ quan tư pháp....

4.2.6. Tăng cường tổng kết kinh nghiệm xét xử của ngành Tòa án quân sự làm cơ sở cho hoạt động áp dụng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Tổng kết rút kinh nghiệm việc áp dụng pháp luật về các tội phạm nói chung và các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng trong hoạt động xét xử án hình sự là một nhiệm vụ quan trọng của ngành Tòa án.

4.2.7. Tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan tiến hành tố tụng trong giải quyết các vụ án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Đó là sự phối hợp giữa ba cơ quan, Cơ quan Điều tra, Viện kiểm sát và Tòa án trong đấu tranh phòng chống tội phạm nói chung và xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng.

4.2.8. Đẩy mạnh công tác tuyên truyền về đấu tranh phòng, chống tội phạm xâm phạm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ

Tăng cường công tác tuyên truyền, giáo dục pháp luật an toàn giao thông đường bộ, mà chủ yếu là Luật giao thông đường bộ năm 2008 cho người tham gia giao thông trên mọi phương tiện thông tin truyền thông hay thông qua các tổ chức đoàn thể.... Các cơ quan, đoàn thể, trường học, chính quyền địa phương các cấp vận động các cá nhân, tổ chức xã hội xây dựng và thực hiện Luật giao thông đường bộ và văn hóa tham gia giao thông.

4.2.9. Nâng cao phẩm chất đạo đức, năng lực trình độ chuyên môn của Thẩm phán và Thẩm tra viên

Việc nâng cao chất lượng của đội ngũ Thẩm phán nói chung và Thẩm phán của TAQS trong giai đoạn hiện nay là một đòi hỏi cấp bách xuất phát từ thực tiễn và yêu cầu của công cuộc cải cách tư pháp.

Việc nâng cao trình độ cho Thẩm tra viên cũng rất cần thiết, bởi vì, những Thẩm tra viên có năng lực, có bản lĩnh chính trị vững vàng, trình độ chuyên môn giỏi, phẩm chất đạo đức tốt sẽ giúp cho công tác kiểm tra việc áp dụng các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ được tốt hơn, phát hiện được kịp thời những sai sót từ đó giúp cho công tác tổng kết rút kinh nghiệm đạt hiệu quả cao hơn.

4.2.10. Nâng cao phẩm chất đạo đức, năng lực và trình độ chuyên môn của Hội thẩm quân nhân

Theo nguyên tắc được quy định trong Điều 103 Hiến pháp năm 2013, việc xét xử sơ thẩm của TAND có HTND tham gia. Tại Điều 84

Luật tổ chức TAND thì Hội thẩm TAND gồm HTND và HTQN, HTQN thực hiện nhiệm vụ xét xử những vụ án thuộc thẩm quyền xét xử của TAQS.

Do tầm quan trọng của HTQN nên các cơ quan có thẩm quyền phải lựa chọn kỹ và giới thiệu những người đủ tiêu chuẩn theo quy định của pháp luật để cử làm HTQN, trong đó coi trọng tuổi đời, tuổi quân, cấp bậc, quân hàm, kiến thức về tổ chức, quân sự, kinh nghiệm trong cuộc sống.

4.2.11. Hoàn thiện mô hình tổ chức Tòa án quân sự theo hướng quản lý mọi mặt theo ngành dọc

Cần xây dựng mô hình tổ chức của các TAQS theo hướng: ở cấp cao nhất là TAQS Trung ương, về chuyên môn nghiệp vụ thì TAQS Trung ương chịu sự chỉ đạo của TANDTC, công tác Đảng và hành chính quân sự (chính quyền) thì trực thuộc Bộ Quốc phòng; dưới TAQS Trung ương là các TAQS cấp Quân khu, TAQS Trung ương sẽ chỉ đạo, quản lý về mọi mặt các TAQS cấp Quân khu như chuyên môn, nghiệp vụ, sự lãnh đạo của đảng và chính quyền...; dưới các TAQS cấp Quân khu là các TAQS khu vực, các TAQS cấp khu vực chịu sự chỉ đạo, quản lý về mọi mặt của TAQS Quân khu. Điều này có nghĩa mỗi TAQS là một đơn vị Quân đội độc lập được thành lập từ cấp cơ sở đến Trung ương và cấp dưới chịu sự lãnh đạo về mọi mặt của cấp trên.

Việc thành lập theo mô hình này, TAQS Trung ương sẽ trực tiếp được thực hiện việc tuyển dụng, luân chuyển, điều động, biệt phái cán bộ trong TAQS theo nhu cầu và biên chế đã được thống nhất giữa TANDTC và Bộ Quốc phòng, tránh được sự tác động không mong muốn về yếu tố hành chính quân sự trong hoạt động xét xử.

4.2.12. Nghiên cứu kiến nghị thành lập Tòa chuyên trách xét xử và giải quyết các vụ việc liên quan đến an toàn giao thông

Qua nghiên cứu, tác giả thấy rằng, Tòa Giao thông không phải là “Tòa án đặc biệt” cũng như không phải được thành lập thành một hệ thống Tòa án độc lập. Mục tiêu chủ yếu của việc thành lập Tòa này là để chuyên xét xử các vụ án và giải quyết các vụ việc về trật tự, an toàn giao thông. Vì vậy, xét về bản chất, đây là loại Tòa chuyên trách nằm trong hệ thống TAND. Do đó, việc thành lập Tòa này phải gắn với việc tổ chức hệ thống TAND theo tinh thần cải cách tư pháp.

Kết luận chương 4.

KẾT LUẬN

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, được quy định trong BLHS, do người có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện một cách cố lỗi, xâm phạm đến 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. Các tội xâm phạm an toàn giao thông được bộ được thể hiện ở năm dấu hiệu pháp lý đặc trưng. Ngoài những đặc trưng chung, các tội xâm phạm an toàn giao thông được bộ thuộc thẩm quyền xét xử của các TAQS nó cũng có những đặc điểm riêng mang tính đặc thù.

Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ là các tội phạm có tính lịch sử. Từ sau cách mạng tháng tám năm 1945, Nhà nước ta đã ban hành một số văn bản pháp luật hình sự quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông. Trải qua các giai đoạn lịch sử khác nhau, những quy định của pháp luật hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đã ngày càng được hoàn thiện hơn, đáp ứng được các yêu cầu về cải cách tư pháp và những đòi hỏi của thực tiễn, đặc biệt là trong giai đoạn hiện nay khi các tội phạm này đang có xu hướng gia tăng, đe dọa tính mạng, sức khỏe, tài sản của công dân. Tại BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017, các tội về an toàn giao thông đường bộ được quy định từ Điều 260 đến Điều 266 với nhiều sửa đổi, bổ sung mới phù hợp trong cấu thành tội phạm cũng như hình phạt.

Thực tiễn xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại các TAQS trong thì gian qua cho thấy chất lượng xét xử của TAQS các cấp nhìn chung đã được đảm bảo và đạt được những kết quả đáng khích lệ. Tuy nhiên, việc áp dụng pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ tại các TAQS còn có một số sai sót, hạn chế nhất định như: định tội danh chưa chính xác hoặc định khung hình phạt chưa phù hợp; đánh giá chứng cứ để chứng minh tội phạm, xác định người tham gia tổ tụng chưa đầy đủ; quyết định mức bồi thường chưa tương xứng với mức độ thiệt hại do bị cáo gây ra; áp dụng tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự, áp dụng Điều 47 BLHS năm 1999, Điều 54 BLHS năm 2015 và BLHS năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 để quyết định hình phạt, quyết định cho hưởng án treo trong một số trường hợp chưa chính xác... gây ảnh hưởng không nhỏ tới kết quả xét xử. Những sai sót, hạn chế xuất phát

từ cả nguyên nhân khách quan lẫn nguyên nhân chủ quan, đó là các quy định của pháp luật còn chưa phù hợp với thực tiễn, sự nhận thức và vận dụng các quy định của pháp luật chưa được thống nhất dẫn đến việc áp dụng các quy định của pháp luật về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ đôi lúc còn tùy tiện, chưa có tác giáo dục phòng ngừa tội phạm.

Hoàn thiện và nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của pháp luật hình sự về tội xâm phạm an toàn 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. Vì vậy, luận án đã đưa ra các giải pháp hoàn thiện các quy định của BLHS cũng như các quy định về nhóm tội này và các giải pháp bảo đảm cho việc áp dụng đúng các quy định về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trên thực tiễn. Từ đó, nâng cao hiệu quả công tác xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ của TAND nói chung và trong hoạt động xét xử tại các TAQS ở Việt Nam nói riêng.