

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

HOÀNG THANH ĐỨC

**TỘI VI PHẠM CÁC QUY ĐỊNH VỀ
ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG
ĐƯỜNG BỘ THEO PHÁP LUẬT HÌNH SỰ
VIỆT NAM TỪ THỰC TIỄN QUÂN KHU 5**

**Chuyên ngành: Luật hình sự và Tổ tụng hình sự
Mã số : 60.38.01.04**

LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC

**NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:
PGS.TS. TRẦN VĂN ĐỘ**

HÀ NỘI, năm 2016

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 khoa học của luận văn chưa từng được ai công bố trong bất kỳ công trình nào khác.

Tác giả luận văn

Hoàng Thanh Đức

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1. NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LUẬT VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THEO PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM	7
1.1. Khái quát lịch sử lập pháp hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ	7
1.2. Khái niệm và các dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ	16
1.3. Chế tài đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ	25
CHƯƠNG 2. THỰC TIỄN ÁP DỤNG CÁC QUY ĐỊNH CỦA BỘ LUẬT HÌNH SỰ VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA CÁC TÒA ÁN QUÂN SỰ KHU VỰC - QUÂN KHU 5	32
2.1. Thực tiễn định tội danh	32
2.2. Thực tiễn áp dụng hình phạt.....	42
2.3. Những hạn chế, vướng mắc trong áp dụng các quy định của Bộ luật hình sự và nguyên nhân.....	45
CHƯƠNG 3. CÁC GIẢI PHÁP 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	54
3.1. Các yêu cầu trong việc nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ	54

3.2. Các giải pháp nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ	55
KẾT LUẬN	63
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

- ADPL : Áp dụng pháp luật.
BLHS : Bộ luật hình sự.
BLTTHS : Bộ luật tố tụng hình sự.
CTTP : Cấu thành tội phạm.
QPPL : Quy phạm pháp luật.
TANDTC : Tòa án nhân dân tối cao.
TNHS : Trách nhiệm hình sự.
VKSNDTC : Viện kiểm sát nhân dân tối cao.
XHCN : Xã hội chủ nghĩa.

DANH MỤC CÁC BẢNG

Số hiệu bảng	Tên bảng	Trang
2.1.	Cơ cấu tội phạm đã bị khởi tố và xét xử từ năm 2011 đến năm 2015	35
2.2.	Tỷ lệ % các nhóm tội phạm đã bị khởi tố và xét xử từ năm 2011 đến năm 2015	35
2.3.	Cơ cấu tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng	36
2.4.	Số vụ án đã xét xử sơ thẩm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ so với tổng các loại án hình sự	37
2.5.	Cơ cấu loại và mức hình phạt được áp dụng đối với bị cáo phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.	43
2.6.	Số vụ tai nạn giao thông và kết quả giải quyết.	49

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Tình hình tai nạn giao thông trong những năm qua trên cả nước nói chung và trên địa bàn Quận khu 5 nói riêng diễn biến phức tạp và gây ra những hậu quả rất nghiêm trọng cho xã hội. Đứng trước tình hình đó, Đảng, Nhà nước và các cơ quan chức năng đã và đang tích cực, chủ động đưa ra nhiều giải pháp nhằm hạn chế đến mức thấp nhất số vụ tai nạn giao thông có thể xảy ra. Nhưng trên thực tế tình trạng vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vẫn chưa có chiều hướng suy giảm. Một số vụ vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra trong thời gian qua đã gây ra những hậu quả đặc biệt nghiêm trọng về người và tài sản.

Nguyên nhân của tình trạng người tham gia giao thông vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra nhiều và nghiêm trọng như vậy chủ yếu là do ý thức của những người tham gia giao thông đường bộ, một phần do họ không hiểu biết về các quy định của Nhà nước về đảm bảo an toàn giao thông đường bộ nên vi phạm, phần khác do người tham gia giao thông cố ý vi phạm. Trong khi đó việc xử lý các hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ còn thiếu nghiêm minh, còn nặng về xử phạt hành chính. Một số vụ vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mặc dù đã đủ yếu tố cấu thành tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, theo quy định tại Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999 của nước ta (được sửa đổi bổ sung năm 2009) nhưng đã không được khởi tố để điều tra, truy tố, xét xử theo đúng quy định của pháp luật.

Đối với Quân khu 5 quản lý địa bàn 11 tỉnh, thành phố, gồm: Thành phố Đà Nẵng, các tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận, Đắk Lắk, Đắk Nông, Gia Lai, Kon Tum, tình hình vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thuộc thẩm quyền giải quyết của các cơ quan pháp luật trong Quân đội cũng diễn biến phức tạp so với tình hình chung của cả nước. Thẩm quyền xét xử của Tòa án quân sự là các vụ án hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ 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 và các vụ án về tội phạm trên gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe 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 của Quân đội nhân dân.

Mặt khác, việc ADPL trong hoạt động xét xử tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5, mặc dù đã đem lại kết quả nhất định nhưng vẫn còn một số hạn chế, thiếu sót do nhiều nguyên nhân như: các quy định của pháp luật hình sự về loại tội phạm này chưa thật sự rõ ràng, cụ thể, các văn bản hướng dẫn thi hành chưa đầy đủ, kịp thời, trình độ chuyên môn nghiệp vụ của một số Điều tra viên, Kiểm sát viên và Thẩm phán chưa cao... Tất cả những điều đó đòi hỏi phải nghiên cứu làm rõ những dấu hiệu pháp lý đặc trưng của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự Việt Nam, đánh giá thực tiễn điều tra, truy tố, xét xử, trên cơ sở đó tìm ra

những giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của pháp luật hình sự để xử lý loại tội phạm này. Vì lý do đó, tác giả chọn Đề tài: *"Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự Việt Nam từ thực tiễn Quân khu 5"* làm Luận văn tốt nghiệp.

2. Tình hình nghiên cứu đề tài

Để đảm bảo an toàn đối với người và phương tiện khi tham gia giao thông và hạn chế đến mức thấp nhất các vụ tai nạn giao thông đường bộ xảy ra là một vấn đề lớn, đang là sự quan tâm của toàn xã hội. Đảng và Nhà nước ta đã đề cập những vấn đề này trong các nghị quyết, luật, văn bản QPPL, đồng thời đây cũng là vấn đề được nhiều nhà khoa học và các cơ quan chức năng quan tâm nghiên cứu. Gần đây, trên các báo, tạp chí, công trình nghiên cứu khoa học, luận văn, luận án của nhiều tác giả đề cập đến vấn đề này như: Luận văn Thạc sĩ Nguyễn Văn Hạnh - Tòa án quân sự Trung ương, về *"Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải và đấu tranh phòng chống vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải trong Quân đội"* năm 1996, Luận văn Thạc sĩ Đoàn Phúc Thịnh - Viện kiểm sát quân sự Trung ương, về *"Hoạt động phòng ngừa, điều tra tội phạm vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của Quân đội nhân dân. Thực trạng và giải pháp nâng cao hiệu quả"* năm 2004, Luận văn Thạc sĩ Phạm Văn Cương - Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Thanh Hóa, về *"Một số kinh nghiệm khi kiểm sát điều tra đối với các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ"* năm 2010... Những bài viết, luận văn, luận án tiếp cận từ nhiều góc độ khác nhau về công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông và phòng ngừa, điều tra các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở một số lĩnh vực, một số địa phương trên địa bàn cả nước.

Tuy nhiên, cho đến nay chưa có công trình nghiên cứu nào đề cập một cách đầy đủ, có hệ thống về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự Việt Nam và thực tiễn ở Quân khu 5 dưới góc độ luật hình sự.

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

3.1. Mục đích nghiên cứu

Trên cơ sở nghiên cứu lý luận, thực tiễn ADPL hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 202 BLHS Việt Nam năm 1999, được sửa đổi bổ sung năm 2009 của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5, tác giả đã đưa ra các giải pháp đảm bảo hiệu quả ADPL hình sự trong đấu tranh phòng, chống loại tội phạm này trên địa bàn Quân khu 5 trong thời gian tới.

3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

Để đạt được mục đích nêu trên, luận văn đề ra các nhiệm vụ cụ thể cần giải quyết như sau:

- Phân tích làm sáng tỏ những dấu hiệu pháp lý đặc trưng của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 202 BLHS Việt Nam năm 1999, được sửa đổi bổ sung năm 2009.

- Khái quát quá trình lập pháp hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ giai đoạn từ năm 1945 đến BLHS năm 2015.

- Khái quát những vấn đề lý luận và phân tích, đánh giá thực tiễn áp dụng các quy định của pháp luật hình sự Việt Nam về tội phạm này của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5.

- Đưa ra các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả ADPL hình sự đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở Quân khu 5.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

4.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của Luận văn là các vấn đề lý luận, quy định của BLHS về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và thực tiễn xét xử của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 về tội phạm này.

4.2. Phạm vi nghiên cứu

Luận văn nghiên cứu những vấn đề lý luận và thực tiễn về định tội danh, quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ dưới góc độ Luật hình sự Việt Nam trên địa bàn Quân khu 5; thời gian 05 năm (2011 - 2015).

5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu

5.1. Phương pháp luận: Cơ sở phương pháp luận của việc nghiên cứu là Chủ nghĩa Mác- Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh và các quan điểm của Đảng Cộng sản Việt Nam về vấn đề tội phạm nói chung và đấu tranh phòng, chống tội phạm.

5.2. Phương pháp nghiên cứu: Trong quá trình nghiên cứu, tác giả đã sử dụng một cách linh hoạt và đan xen các phương pháp nghiên cứu của khoa học Luật hình sự như: Phương pháp phân tích, phương pháp tổng hợp, phương pháp thống kê, phương pháp so sánh và khảo sát thực tiễn...

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

6.1. Ý nghĩa lý luận

Luận văn đã đánh giá khái quát quá trình hình thành và hoàn thiện các quy định của pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ qua các giai đoạn phát triển của đất nước, làm sáng tỏ các dấu hiệu pháp lý đặc trưng của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo quy định tại Điều 202 BLHS Việt Nam

năm 1999, được sửa đổi bổ sung năm 2009 (nay là Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, được quy định tại Điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015).

6.2. Ý nghĩa thực tiễn

Đánh giá hoạt động ADPL hình sự để xử lý tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5, từ đó đưa ra các giải pháp nâng cao hiệu quả ADPL hình sự để xử lý tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, góp phần vào công tác đấu tranh phòng, chống loại tội phạm này trên địa bàn Quân khu 5 nói riêng và các địa phương khác nói chung trong thời gian tới.

7. Cơ cấu của luận văn

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục các tài liệu tham khảo, danh mục các chữ viết tắt và danh mục các bảng biểu, Luận văn có kết cấu gồm 03 chương, cụ thể như sau:

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

Chương 2: Thực tiễn áp dụng các quy định của Bộ luật hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5.

Chương 3: Các giải pháp 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.

CHƯƠNG 1

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

1.1. Khái quát lịch sử lập pháp hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

1.1.1. Giai đoạn 1945 - 1985

Sau khi cách mạng tháng 8/1945 thành công đã khai sinh ra Nước Việt Nam dân chủ cộng hòa, nay là nước Cộng hòa XHCN Việt Nam, là Nhà nước Công Nông đầu tiên ở Đông Nam Á, cùng với việc xây dựng Nhà nước thì hệ thống pháp luật cũng được xây dựng, bao gồm: Hiến pháp, Sắc lệnh, Nghị định, Thông tư thuộc các ngành luật Hình sự, Dân sự, Hành chính... Nhiều văn bản pháp luật quy định đối với các tội có phương hại đến nền độc lập của nước Việt Nam dân chủ cộng hòa nhưng tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chưa được quy định.

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có lịch sử ra đời muộn hơn so với một số tội phạm khác, QPPL quy định tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mang tính vi phạm dẫn, nên tội này chỉ ra đời khi có các quy định về an toàn giao thông đường bộ. Trong khi đó, sau khi giành được chính quyền tháng 8/1945, thì đến cuối năm 1946, thực dân Pháp đã quay lại xâm chiếm nước ta một lần nữa. Do đó, trong suốt 10 năm (1945-1954), Nhà nước ta chưa có văn bản pháp luật về đảm bảo an toàn giao thông đường bộ. Vì vậy, không có cơ sở pháp lý để quy định về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Sau chiến thắng Điện Biên Phủ năm 1954, miền Bắc được hoàn toàn

giải phóng, cùng với việc xây dựng đất nước, Nhà nước ta đã ban hành một số văn bản pháp luật để ổn định trật tự xã hội. Ngày 3/12/1955, Luật đi đường bộ được ban hành kèm theo Nghị định số 348-NĐ của Bộ Giao thông và Bưu điện, đây là văn bản pháp lý đầu tiên của Nhà nước ta về an toàn giao thông đường bộ, sau đó các văn bản pháp lý khác về an toàn giao thông đường bộ đã ra đời như: Thông tư số 442/TTg ngày 19/1/1955 của Thủ tướng Chính phủ; Nghị định số 139-NĐ ngày 19/12/1956 và Nghị định số 44-NĐ ngày 27/5/1958 của Bộ Giao thông và Bưu điện.

Thông tư số 442/TTg ngày 19/1/1955 của Thủ tướng Chính phủ là văn bản pháp luật hình sự đầu tiên của Nhà nước ta quy định tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Tại Điều 4 của Thông tư số 442/TTg quy định: *"Không cẩn thận hay không theo luật đi đường mà gây tai nạn làm người khác bị thương 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"* [5, tr.135].

Sau một thời gian thực hiện Thông tư số 442/TTg, đến ngày 29/6/1956, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Thông tư số 556/TTg bổ khuyết Điều 4 của Thông tư số 442/TTg như sau: *"không cẩn thận hay không theo Luật đi đường mà gây tai nạn làm người khác bị thương thì sẽ phạt tù từ 3 tháng đến 3 năm. Nếu gây tai nạn làm chết người thì có thể bị phạt tù đến 10 năm. Trường hợp gây ra tai nạn lớn làm chết nhiều người và thiệt hại lớn đến tài sản của nhân dân thì có thể bị phạt đến tù chung thân hoặc tử hình: [5, tr.135]."*

Trong thời kỳ này, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đều được xử lý theo quy định của các thông tư nêu trên. Đến ngày 15/3/1976, Chính phủ ban hành Sắc luật số 03-SL/76 quy định tội phạm và hình phạt đối với hành vi xâm phạm trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe nhân dân. Tại Điều 9 của Sắc luật số 03-SL/76 quy định: *"Tội vi*

phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng với các khung hình phạt tù từ 03 tháng đến 05 năm, 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.”

Trước khi BLHS năm 1985 ra đời, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chưa được quy định thành một tội phạm độc lập mà chỉ mới được hướng dẫn xử lý hành vi phạm tội trong lĩnh vực giao thông đường bộ bằng các Thông tư, Sắc luật... Hình phạt được quy định đối với tội phạm này là rất nghiêm khắc, có thể xử phạt đến tử hình; mặc dù thực tiễn giai đoạn đó không ghi nhận trường hợp nào bị xử phạt tử hình về tội phạm này.

1.1.2. Giai đoạn 1985 - 1999 (theo Bộ luật hình sự năm 1985)

BLHS năm 1985 được Quốc hội nước Cộng hòa XHCN Việt Nam khóa VII, kỳ họp thứ 9 thông qua ngày 27/6/1985 và có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/1986, đây là BLHS đầu tiên của Nhà nước ta.

Tại Điều 186, Chương VIII - Các tội xâm phạm an toàn, trật tự công cộng và trật tự quản lý hành chính, quy định:

“Điều 186. Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng

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

- a. Đi quá tốc độ, chở quá trọng tải 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 trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn.

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

4. Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm”. [11, tr.138].

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ theo BLHS năm 1985 được quy định chung trong tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng. Tuy nhiên, so với quy định tại Điều 9 của Sắc luật số 03-SL/76 thì BLHS năm 1985 đã có một bước tiến rất lớn cả về nội dung và kỹ thuật lập pháp, đó là:

- Tên của tội danh đã được quy định rõ là *"Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng"*.

- So với các quy định trước đây thì Điều 185 BLHS năm 1985 đã có bước tiến bộ lớn cả về nội dung lẫn kỹ thuật lập pháp, trong cấu thành cơ bản của Điều 186 BLHS năm 1985 đã mô tả các dấu hiệu pháp lý đặc trưng của tội phạm và quy định các khung hình phạt tương ứng với tính chất, mức độ của hành vi phạm tội.

- Đường lối xử lý đối với tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng, quy định trong Điều 186 BLHS năm

1985 so với các quy định trước đây cũng nhẹ hơn. Điều 186 BLHS năm 1985 không quy định hình phạt tù chung thân hoặc tử hình mà chỉ quy định mức hình phạt tối đa đến 20 năm tù.

- Điều 186 BLHS năm 1985 quy định các tình tiết định khung tăng nặng cụ thể và rõ ràng hơn so với các quy định trước đây.

Tuy nhiên, việc trong cấu thành cơ bản của Điều 186 BLHS năm 1985 vẫn ghép các hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường không có tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội khác nhau vào chung trong điều luật là một trong những hạn chế của BLHS năm 1985.

Kể từ khi ban hành đến năm 1999, BLHS năm 1985 được sửa đổi, bổ sung 04 lần vào các năm 1989, 1991, 1992 và 1997. Qua các lần sửa đổi, bổ sung, nội dung cơ bản của Điều 186 không có gì thay đổi, chỉ có sự thay đổi về tên của tội danh từ tội “*vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng*” thành tội “*vi phạm quy định về an toàn giao thông vận tải*” (Được sửa đổi, bổ sung theo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của BLHS năm 1985 đã được Quốc hội nước Cộng hòa XHCN Việt nam thông qua ngày 12/8/1991).

1.1.3. Giai đoạn 1999 đến nay (theo Bộ luật hình sự năm 1999)

BLHS năm 1999 được Quốc hội nước Cộng hòa XHCN Việt Nam khóa X, kỳ họp thứ 6 thông qua ngày 21/12/1999 và có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/7/2000.

Trong BLHS năm 1999, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định tại Điều 202, Chương XIX - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng. Sau khi được sửa đổi, bổ sung theo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của BLHS năm 1999 đã được Quốc hội nước Cộng hòa XHCN Việt nam thông qua ngày 19/6/2009, có nội

dung như sau:

“Điều 202. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

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 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;

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.” [12, tr.188,189]

So với Điều 186 BLHS năm 1985, Điều 202 BLHS năm 1999 có những điểm tiến bộ và khác biệt cơ bản như sau:

- Tên tội danh quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 đã cụ thể, rõ ràng hơn với quy định của cấu thành cơ bản trong điều luật;

- Điều 202 BLHS năm 1999 đã giới hạn hành vi khách quan của tội phạm trong cấu thành cơ bản, đó là hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, còn Điều 186 BLHS năm 1985 quy định cả hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường thủy, đường sắt và đường không trong cấu thành cơ bản;

- Điều 202 BLHS năm 1999 đã quy định hình phạt tiền là hình phạt chính trong cấu thành cơ bản của điều luật. Đây là điểm mới, tiến bộ hơn của BLHS năm 1999 so với BLHS năm 1985.

- Quy định tại Điều 202 BLHS năm 2009 đã bổ sung thêm 02 tình tiết định khung tăng nặng mới tại khoản 2 để phù hợp hơn với tính chất, mức độ của hành vi phạm tội, đó là: 1/ Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông; 2/ Gây hậu quả rất nghiêm trọng.

- Hình phạt tối đa của Điều 202 BLHS năm 1999 là 15 năm tù, so với Điều 186 BLHS năm 1985 đã giảm xuống 05 năm tù là phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm của tội phạm là chỉ trong lĩnh vực giao thông đường bộ và với mặt chủ quan của tội phạm .

- Điều 202 BLHS năm 1999 đã quy định hình phạt bổ sung ngay trong điều luật (tại khoản 5), đã tạo sự thuận lợi cho người áp dụng, còn trong BLHS năm 1985 hình phạt bổ sung của Điều 186 được quy định tại Điều 218, được áp dụng chung cho nhiều tội danh nên không thuận lợi cho việc áp dụng, nhiều khi bị bỏ quên.

1.1.4. Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ theo Bộ luật hình sự năm 2015

BLHS năm 2015 được Quốc hội nước Cộng hòa XHCN Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 27/11/2015. Trong BLHS năm 2015, tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ được quy định tại Điều 260, Chương XXI - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, có nội dung như sau:

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

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 từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, 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 gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe cho 02 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể của mỗi người từ 31% đến 60%;

c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe cho 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;

d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng.

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;

b) 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 chất ma túy hoặc các chất kích thích mạnh khác mà pháp luật cấm sử dụng;

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 điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông;

đ) Làm chết 02 người;

e) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể của mỗi người 61% trở lên;

g) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;

h) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng.

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;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể của mỗi người 61% trở lên;

c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 201% trở lên;

d) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng 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 gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60% hoặc gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 31% đến 60%, thì bị phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng hoặc phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm.

5. Vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ mà có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của người khác nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 01

năm hoặc phạt tù từ 03 tháng đến 01 năm.

6. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ 01 năm đến 05 năm.” [17, tr.276-279]

So với Điều 202 BLHS năm 1999, Điều 260 BLHS năm 2015 có những điểm khác biệt cơ bản như sau:

- Tên tội danh quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015 đã được rút gọn hơn so với Điều 202 BLHS năm 1999, nhưng đã bao hàm được cụ thể các hành vi tham gia giao thông đường bộ, phù hợp với yêu cầu thực tiễn đặt ra. Đây là bước tiến bộ trong chính sách xử lý đối với các vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

- Điều 260 BLHS năm 2015 đã định lượng hoá hậu quả trong cấu thành cơ bản và cấu thành định khung tăng nặng, so với điều Điều 202 BLHS năm 1999 thì đây cũng là bước tiến bộ lớn, thể hiện tính minh bạch, ổn định lâu dài của điều luật, làm cho người áp dụng pháp luật nói riêng và nhân dân nói chung dễ hiểu khi đọc điều luật; đảm bảo áp dụng thống nhất pháp luật.

- Điều 260 BLHS năm 2015 được thiết kế thành 6 khoản (Điều 202 BLHS năm 1999 có 5 khoản).

- Trong cấu thành giảm nhẹ của Điều 260 BLHS năm 2015 đã bổ sung thêm hình phạt tiền (khoản 5).

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

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

Trong BLHS năm 1999, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định tại Điều 202, Chương XIX - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng. Sau khi được sửa đổi, bổ sung theo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của BLHS năm 1999 đã được

Quốc hội nước Cộng hòa XHCN Việt nam thông qua ngày 19/6/2009, có nội dung như sau:

Điều 202. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

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 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;

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.

Quan triệt tư tưởng chỉ đạo cụ thể hoá các hành vi phạm tội, cá thể hoá TNHS và hình phạt, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 so với Điều 186 BLHS năm 1985 đã được sửa đổi một cách căn bản. Trong đó, nhóm tội phạm vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông được tách thành các tội độc lập cho phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm; đặc điểm và yêu cầu đảm bảo trật tự an toàn giao thông thuộc các lĩnh vực khác nhau như: Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (Điều 202); Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt (Điều 208); Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường thủy (Điều 212); Tội vi phạm quy định về điều khiển tàu bay (Điều 216).

Trên cơ sở khái niệm tội phạm được quy định tại Điều 8 BLHS năm 1999: “Tội phạm là hành vi nguy hiểm cho xã hội được quy định trong BLHS, do người có năng lực TNHS thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý...”, tác giả đưa ra khái niệm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như sau:

“Tội phạm vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là tội phạm được quy định trong BLHS, do người có năng lực TNHS sự điều khiển phương tiện giao thông đường bộ 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 hoặc có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn chặn kịp thời”.

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

1.2.2.1. Khách thể

Khách thể của tội phạm là các quan hệ xã hội được luật hình sự bảo vệ

và bị tội phạm xâm hại.

Khách thể của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là: “Hành vi phạm tội xâm phạm đến sự an toàn của hoạt động giao thông vận tải đường bộ, an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của cá nhân, tài sản của Nhà nước, của các chủ thể khác trong xã hội”. [25, tr.387]

Xã hội ngày càng phát triển kéo theo các phương tiện tham gia giao thông đường bộ ngày càng nhiều và đa dạng về chủng loại, tốc độ của các phương tiện tham gia giao thông đường bộ ngày càng cao. Do vậy, để đảm bảo an toàn cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của người và các phương tiện tham gia giao thông đường bộ, Nhà nước đã ban hành các văn bản QPPL về an toàn giao thông đường bộ bắt buộc người tham gia giao thông đường bộ phải chấp hành nghiêm chỉnh khi tham gia giao thông.

QPPL về giao thông đường bộ hiện hành là Luật giao thông đường bộ được Quốc hội nước Cộng hòa XHCN Việt Nam thông qua ngày 13/11/2008, có hiệu lực từ ngày 01/7/2009.

Không phải mọi hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ đều bị coi là tội phạm mà chỉ bị coi là tội phạm khi hành vi đó gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác hoặc có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng về người hay tài sản của người khác nếu không được ngăn chặn kịp thời. Như vậy, có thể thấy hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhưng chưa gây thiệt hại cho tính mạng hoặc chưa gây ra hậu quả nghiêm trọng về sức khỏe hoặc tài sản của người khác thì chưa đủ yếu tố CTTP này. Ngược lại, hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tuy gây ra hậu quả nghiêm trọng về sức khỏe hoặc tài sản của người khác nhưng hành vi đó không vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ thì cũng không đủ yếu tố CTTP này.

1.2.2.2. Mặt khách quan

Bất cứ một tội phạm nào khi xảy ra đều tồn tại bên ngoài thế giới khách quan và chúng ta có thể nhận biết được, đó là hành vi khách quan của chủ thể thực hiện hành vi phạm tội; Hậu quả do hành vi phạm tội gây ra và mối quan hệ nhân quả giữa hành vi và hậu quả đó.

Trong mặt khách quan của tội phạm thì hành vi nguy hiểm cho xã hội là dấu hiệu bắt buộc phải có của mọi CTTP; còn hậu quả nguy hiểm cho xã hội, mối quan hệ nhân quả giữa hành vi và hậu quả, cũng như các điều kiện bên ngoài khác có thể bắt buộc, có thể không bắt buộc tùy thuộc cấu thành từng tội phạm cụ thể. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là tội phạm có cấu thành vật chất nên ngoài hành vi khách quan, hậu quả và mối quan hệ nhân quả giữa hành vi và hậu quả là dấu hiệu bắt buộc phải có trong CTTP.

+ Hành vi khách quan của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ.

Hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ là hành vi không thực hiện hoặc thực hiện không đúng các quy tắc giao thông đường bộ được quy định trong Luật giao thông đường bộ hiện hành và các văn bản pháp luật có liên quan như Thông tư số: 91/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 của Bộ Giao thông vận tải, quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

Hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được thể hiện ở những dạng sau:

- “- Đi quá tốc độ; chở quá trọng tải quy định; tránh vượt trái phép;
- Đi không đúng tuyến đường, phần đường, luồng đường;
- Vi phạm các quy định khác về an toàn giao thông đường bộ. Các quy

định khác được hiểu là các quy định liên quan trực tiếp đến việc bảo đảm an toàn trong giao thông đường bộ như: chờ hàng hóa công kênh, không chằng buộc hàng hóa đúng quy định; không có bạt che đậy khi chuyên chở hàng hóa; quay xe, rẽ trái, rẽ phải không đúng quy định, giao tay lái cho người không có bằng lái...” [25, tr.388]

+ Hậu quả của hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ:

Hậu quả là dấu hiệu bắt buộc đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Đó là thiệt hại về tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Gây thiệt hại cho tính mạng là làm cho người khác chết; gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác là làm cho người khác bị thương tích hoặc bị tổn hại sức khỏe nặng được xác định bằng tỷ lệ % thương tích và làm cho tài sản của người khác bị hư hỏng nặng.

Căn cứ vào dấu hiệu hậu quả để truy cứu TNHS do hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra hiện nay là 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, VKSNDTC, TANDTC, hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của BLHS năm 1999 về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông, hướng dẫn như sau:

“1. Gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS là một trong các trường hợp sau đây:

- a) Làm chết một người;*
- b) Gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;*
- c) Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tỷ lệ thương tật*

của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%;

d) Gây tổn hại cho sức khỏe của 1 người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm mươi triệu đồng đến dưới bảy mươi triệu đồng;

đ) Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm mươi triệu đồng đến dưới bảy mươi triệu đồng;

e) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ bảy mươi triệu đồng đến dưới năm trăm triệu đồng.

2. Gây hậu quả rất nghiêm trọng quy định tại khoản 2 Điều 202 BLHS là một trong các trường hợp sau đây:

a) Làm chết 2 người;

b) Làm chết 1 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e khoản 1 Điều này;

c) Gây tổn hại cho sức khỏe của 3 đến 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

d) Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 101% đến 200%;

đ) Gây tổn hại cho sức khỏe của 1 hoặc 2 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp hướng dẫn tại các điểm c, d, đ và e khoản 1 Điều này;

e) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng.

3. Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng quy định tại khoản 3 Điều 202 BLHS là một trong các trường hợp sau đây:

- a) *Làm chết từ 3 người trở lên;*
- b) *Làm chết 2 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e khoản 1 Điều này;*
- c) *Làm chết 1 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm c, d, đ và e khoản 2 Điều này;*
- d) *Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 5 người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;*
- đ) *Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tổng tỷ lệ thương tật của những người này trên 200%;*
- e) *Gây tổn hại cho sức khỏe của 3 hoặc 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng;*
- g) *Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ một tỷ năm trăm triệu đồng trở lên.” [3, tr.2-4]*

Khi xác định thiệt hại về tài sản, chỉ được tính những thiệt hại do chính hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trực tiếp gây ra.

+ Về mối quan hệ nhân quả giữa hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ và thiệt hại xảy ra:

Hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ với hậu quả do hành vi đó gây ra phải có mối quan hệ nhân quả với nhau, nghĩa là hành vi vi phạm đó phải có trước và là nguyên nhân gây ra hậu quả, đồng thời hậu quả đó phải do chính hành vi đó trực tiếp gây ra.

1.2.2.3. Chủ thể

Chủ thể của tội phạm là một trong bốn yếu tố của CTP. “Chủ thể của tội phạm là người có khả năng chịu TNHS trong trường hợp người đó thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý hành vi nguy hiểm cho xã hội được luật hình sự

quy định là tội phạm.”[24, tr.207]

Theo quy định tại Điều 2 BLHS năm 1999: *“Chỉ người nào phạm một tội đã được BLHS quy định mới phải chịu TNHS”*.

Chủ thể của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là người trực tiếp điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ, có năng lực TNHS và đạt độ tuổi luật định. Luật hình sự Việt Nam không quy định thể nào là người có năng lực TNHS mà chỉ quy định những trường hợp được coi là không có năng lực TNHS, quy định tại khoản 1 Điều 13 BLHS năm 1999: *“Người thực hiện hành vi nguy hiểm cho xã hội trong khi đang mắc bệnh tâm thần hoặc một bệnh khác làm mất khả năng nhận thức hoặc khả năng điều khiển hành vi của mình, thì không phải chịu TNHS”* và Điều 12 BLHS năm 1999 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”*. Như vậy, chủ thể của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là người trực tiếp điều khiển các phương tiện tham gia giao thông đường bộ, từ đủ 16 tuổi trở lên và không ở trong tình trạng không có năng lực TNHS.

1.2.2.4. Mặt chủ quan

“Mặt chủ quan của tội phạm là mặt bên trong của tội phạm, là thái độ tâm lý của người phạm tội đối với hành vi nguy hiểm cho xã hội do họ thực hiện và với hậu quả do hành vi đó gây ra cho xã hội hoặc đối với khả năng gây ra hậu quả đó.”[24, tr.227]

Mặt chủ quan của mọi tội phạm bao gồm lỗi, động cơ, mục đích. Tuy nhiên yếu tố lỗi là dấu hiệu bắt buộc đối với mọi tội phạm, còn động cơ, mục đích chỉ là yếu tố bắt buộc đối với một số tội phạm.

Lỗi bao gồm hai yếu tố cấu thành, đó là: lý trí (thể hiện khả năng nhận

thức của chủ thể) và ý chí (thể hiệc khả năng điều khiển hành vi của chủ thể), căn cứ vào hai yếu tố đó người ta chia lỗi thành hai loại, đó là: Lỗi cố ý (Cố ý trực tiếp, cố ý gián tiếp) và lỗi vô ý (Vô ý vì quá tự tin, vô ý vì cầu thả).

Đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ lỗi là yếu tố bắt buộc trong CTTTP của tội này, còn động cơ, mục đích không phải là yếu tố bắt buộc.

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện với lỗi vô ý ở một trong hai dạng, đó là: lỗi vô ý vì quá tự tin hoặc lỗi vô ý vì cầu thả.

Lỗi vô ý vì quá tự tin là trường hợp người phạm tội nhận thức được hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của mình có thể gây ra hậu quả nguy hiểm cho xã hội nhưng với niềm tin chủ quan, thiếu cơ sở nên đã cho rằng hậu quả đó sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn ngừa được và hậu quả thực tế đã xảy ra.

Lỗi vô ý vì cầu thả là trường hợp người phạm tội không thấy trước được hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của mình có thể gây ra hậu quả nguy hiểm cho xã hội, mặc dù phải thấy trước và có thể thấy trước hậu quả đó và hậu quả đó đã xảy ra.

1.3. Chế tài đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

1.3.1. Chế tài theo khung cơ bản

Khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, quy định: “*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”.

Về hậu quả gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác quy định tại khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999, theo hướng dẫn của 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, VKSNDTC, TANDTC, hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của BLHS về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông, là thuộc một trong các trường hợp sau đây:

“ Làm chết một người;

Gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 31%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 41% đến 100%;

Gây tổn hại cho sức khỏe của 1 người với tỷ lệ thương tật từ 21% đến 30% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm mươi triệu đồng đến dưới bảy mươi triệu đồng;

Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người dưới 21%, nhưng tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 30% đến 40% và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm mươi triệu đồng đến dưới bảy mươi triệu đồng;

Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ bảy mươi triệu đồng đến dưới năm trăm triệu đồng”.

Mức hình phạt quy định trong cấu thành cơ bản của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là: “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”. Căn cứ vào tính chất, mức độ của hành vi

phạm tội; các tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự và nhân thân của người phạm tội mà người phạm tội có thể bị áp dụng một trong ba hình phạt nêu trên.

So với quy định của Điều 186 BLHS năm 1985 thì chế tài theo khung cơ bản của Điều 202 BLHS năm 1999 nhẹ hơn vì đã bổ sung hình phạt tiền là hình phạt chính trong chế tài theo khung cơ bản.

1.3.2. Chế tài theo các khung tăng nặng

* Khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, quy định: *“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 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;

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”.

- Đối với tình tiết “Không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định” quy định tại điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999, là một trong những trường hợp sau đây:

+ Điều khiển phương tiện giao thông không có giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ do cơ quan có thẩm quyền cấp đối với loại phương tiện đang điều khiển mà theo quy định của pháp luật, khi điều khiển loại phương tiện đó phải có giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ phù hợp;

+ Điều khiển phương tiện giao thông trong thời hạn bị tước quyền sử dụng giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ do cơ quan có thẩm quyền cấp đối với loại phương tiện đang điều khiển mà theo quy định của pháp luật, khi điều khiển loại phương tiện đó phải có giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ phù hợp;

+ Điều khiển phương tiện giao thông trong thời hạn bị cơ quan có thẩm quyền cấm điều khiển phương tiện đó.

Khi áp dụng tình tiết “không có giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ theo quy định”, cần chú ý:

+ Thời hạn sử dụng của giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ do cơ quan có thẩm quyền cấp được tính từ ngày cấp phép đến khi hết hạn ghi trên giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ đó (hoặc theo quy định của pháp luật về thời hạn của giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ đó);

+ Trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông đã bị cơ quan có thẩm quyền tạm giữ giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ mà cần tiếp tục điều khiển phương tiện nốt hành trình còn lại thì trên hành trình đó không bị coi là không có giấy phép, bằng lái xe hoặc chứng chỉ theo quy định.

- Đối với tình tiết “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” quy định tại điểm b khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999, là một trong những trường hợp sau đây:

+ Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong cơ thể có chất ma túy hoặc đang trong tình trạng say do sử dụng các chất mà sau khi sử dụng có biểu hiện say như người sử dụng ma túy, rượu, bia;

+ Người điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng trên đường mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn;

+ Người điều khiển xe mô tô, xe gắn máy mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở.

- Đối với tình tiết “Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn” quy định tại điểm c khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999:

Là trường hợp người trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ, gây tai nạn gây ra hậu quả, nhận thức được thiệt hại gây ra nhưng đã điều khiển phương tiện gây tai nạn bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc tuy có điều kiện nhưng đã cố tình không cứu giúp người bị nạn như: gây tai nạn giữa đêm khuya hoặc ở những đoạn đường vắng, ít người qua lại...

- Đối với tình tiết “Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông” quy định tại điểm d khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999:

Là trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ, gây tai nạn gây ra hậu quả, mặc dù đã có hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông nhưng người gây tai nạn vẫn cố tình không chấp hành hiệu lệnh đó.

- Đối với tình tiết “Gây hậu quả rất nghiêm trọng” quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999:

Gây hậu quả rất nghiêm trọng là thuộc một trong các trường hợp sau đây:

- + Làm chết 2 người;
- + Làm chết 1 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e khoản 1 Điều này;
- + Gây tổn hại cho sức khỏe của 3 đến 4 người với tỷ lệ thương tật của

mỗi người từ 31% trở lên;

- + Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 101% đến 200%;

- + Gây tổn hại cho sức khỏe của 1 hoặc 2 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên...;

- + Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng.

* Khoản 3 Điều 202 BLHS năm 1999, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, quy định: “Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ bảy năm đến mười lăm năm”.

Trường hợp “gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng” là thuộc một trong các trường hợp sau đây:

- + Làm chết từ 3 người trở lên;

- + Làm chết 2 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e khoản 1 Điều này;

- + Làm chết 1 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm c, d, đ và e khoản 2 Điều này;

- + Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 5 người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

- + Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tổng tỷ lệ thương tật của những người này trên 200%;

- + Gây tổn hại cho sức khỏe của 3 hoặc 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng;

- + Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ một tỷ năm trăm triệu đồng trở lên.

1.3.3. Hình phạt bổ sung

Theo khoản 5 Điều 202 BLHS năm 1999, đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, ngoài việc áp dụng hình phạt chính thì người phạm tội còn có thể bị áp dụng các hình phạt bổ sung như: cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ một năm đến năm năm.

Kết luận Chương 1

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định khá sớm trong các văn bản QPPL hình sự của Nhà nước ta và ngày càng được hoàn thiện.

BLHS năm 1999 đã kế thừa kỹ thuật lập pháp hình sự của những QPPL trước đây để quy định tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ tại điều 202 với những quy định cụ thể, đầy đủ rõ ràng hơn cả về dấu hiệu định tội cũng như định khung tăng nặng. Về hình phạt, so với các quy định trước đây thì Điều 202 BLHS năm 1999 đã giảm mức hình phạt tối đa xuống còn 15 năm tù để phù hợp hơn với thực tiễn xét xử đối với tội phạm này và phù hợp với mặt chủ quan của tội phạm này là lỗi vô ý.

Tuy nhiên, Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 đã sử dụng quy phạm viện dẫn để quy định tội phạm này. Do vậy, ít nhiều cũng gây khó khăn cho việc áp dụng QPPL này trong thực tiễn.

CHƯƠNG 2

THỰC TIỄN ÁP DỤNG CÁC QUY ĐỊNH CỦA BỘ LUẬT HÌNH SỰ VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CỦA CÁC TÒA ÁN QUÂN SỰ KHU VỰC - QUÂN KHU 5

2.1. Thực tiễn định tội danh

2.1.1. Thực tiễn định tội danh theo cấu thành cơ bản

“Định tội danh là việc xác định và ghi nhận về mặt pháp lý hình sự phù hợp chính xác giữa các dấu hiệu của hành vi phạm tội cụ thể đã được thực hiện với các dấu hiệu của CTTP đã được quy định trong QPPL hình sự.” [29, tr.9-10]

Như vậy, định tội danh là hoạt động ADPL hình sự bao gồm việc tiến hành đồng thời ba quá trình, đó là:

- Xác định đúng, khách quan các tình tiết của vụ án;
- Nhận thức đúng nội dung của các quy định trong BLHS;
- Lựa chọn đúng QPPL hình sự tương ứng để đối chiếu chính xác, đầy đủ các dấu hiệu CTTP được quy định trong quy phạm đó với các tình tiết của hành vi được thực hiện trong thực tế, trên cơ sở đó đưa ra kết luận có cơ sở, có căn cứ về sự đồng nhất giữa hành vi thực tế đã được thực hiện với CTTP được quy định trong điều hoặc khoản của điều luật tương ứng.

Để việc định tội danh được chính xác cần phải xác định đầy đủ và chính xác ba yếu tố, đó là: Xác định đầy đủ, chính xác các tình tiết của vụ án; nhận thức đúng quy định của các QPPL hình sự liên quan và mối liên hệ giữa các dấu hiệu thực tế và các dấu hiệu của CTTP được quy định trong BLHS.

Trong 05 năm qua, kể từ năm 2011 đến năm 2015 trên địa bàn cả nước nói chung cũng như địa bàn Quân khu 5 nói riêng tình hình kinh tế tuy còn

gặp nhiều khó khăn nhưng tình hình an ninh, chính trị, trật tự, an toàn xã hội được giữ vững. Tuy nhiên, tình hình tội phạm xảy ra trên địa bàn Quân khu 5 diễn biến phức tạp cả về số vụ lẫn tính chất và mức độ nguy hiểm của hành vi phạm tội. Theo thống kê của Viện kiểm sát quân sự Quân khu 5, trong 05 năm qua trên địa bàn Quân khu 5 đã xảy ra 177 vụ có dấu hiệu tội phạm, trung bình mỗi năm xảy ra 35,4 vụ. Trong đó, nhóm tội xâm phạm lĩnh vực an toàn công cộng, trật tự công cộng là 109 vụ, chiếm tỷ lệ 61,58%. Riêng đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã xảy ra 84 vụ, chiếm tỷ lệ 47,45% trên tổng số các vụ có dấu hiệu tội phạm.

Năm 2011: Các cơ quan điều tra hình sự khu vực - Quân khu 5 đã khởi tố 31 vụ/35 bị can. Trong đó, nhóm tội xâm phạm tính mạng, sức khỏe, nhân phẩm, danh dự của con người là 08 vụ/10 bị can; nhóm tội xâm phạm sở hữu là 02 vụ/02 bị can; nhóm tội xâm phạm về môi trường là 01 vụ/01 bị can; nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng là 18 vụ/20 bị can; nhóm tội xâm phạm nghĩa vụ, trách nhiệm của quân nhân là 02 vụ/02 bị can. Trong tổng số 18 vụ/20 bị can liên quan đến nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng thì có tới 13 vụ/13 bị can phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Năm 2012: Các cơ quan điều tra hình sự khu vực - Quân khu 5 đã khởi tố 32 vụ/39 bị can. Trong đó, nhóm tội xâm phạm tính mạng, sức khỏe, nhân phẩm, danh dự của con người là 06 vụ/10 bị can; nhóm tội xâm phạm quyền tự do, dân chủ của công dân là 01 vụ/01 bị can; nhóm tội xâm phạm sở hữu là 08 vụ/11 bị can; nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng là 17 vụ/17 bị can. Trong tổng số 17 vụ/17 bị can liên quan đến nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng thì có tới 14 vụ/14 bị can phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Năm 2013: Các cơ quan điều tra hình sự khu vực - Quân khu 5 đã khởi

tổ 29 vụ/41 bị can. Trong đó, nhóm tội xâm phạm tính mạng, sức khỏe, nhân phẩm, danh dự của con người là 06 vụ/07 bị can; nhóm tội xâm phạm sở hữu là 08 vụ/12 bị can; nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng là 15 vụ/22 bị can. Trong tổng số 15 vụ/22 bị can liên quan đến nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng thì có tới 13 vụ/13 bị can phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Năm 2014: Các cơ quan điều tra hình sự khu vực - Quân khu 5 đã khởi tố 24 vụ/27 bị can. Trong đó, nhóm tội xâm phạm tính mạng, sức khỏe, nhân phẩm, danh dự của con người là 05 vụ/06 bị can; nhóm tội xâm phạm sở hữu là 01 vụ/01 bị can; nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng là 15 vụ/17 bị can; nhóm tội phạm về tham nhũng là 02 vụ/02 bị can; nhóm tội xâm phạm nghĩa vụ, trách nhiệm của quân nhân là 01 vụ/01 bị can. Trong tổng số 15 vụ/17 bị can liên quan đến nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng thì có tới 10 vụ/10 bị can phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Năm 2015: Các cơ quan điều tra hình sự khu vực - Quân khu 5 đã khởi tố 21 vụ/28 bị can. Trong đó, nhóm tội xâm phạm tính mạng, sức khỏe, nhân phẩm, danh dự của con người là 05 vụ/09 bị can; nhóm tội xâm phạm sở hữu là 03 vụ/04 bị can; nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng là 12 vụ/14 bị can; nhóm tội xâm phạm nghĩa vụ, trách nhiệm của quân nhân là 01 vụ/01 bị can. Trong tổng số 12 vụ/14 bị can liên quan đến nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng thì có tới 09 vụ/09 bị can phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

**Bảng 2.1. Cơ cấu tội phạm đã bị khởi tố và xét xử
từ năm 2011 đến năm 2015**

S TT	Nhóm tội xâm phạm	Năm 2011		Năm 2012		Năm 2013		Năm 2014		Năm 2015	
		Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo
1	TM,SK, NP,DD	08	10	06	10	06	07	05	06	05	09
2	SH	02	02	08	11	08	12	01	01	03	04
3	ATCC,TT CC	18	20	17	17	15	22	15	17	12	14
4	Nhóm khác	03	03	01	01	0	0	03	03	01	01
	Tổng cộng	31	35	32	39	29	41	24	27	21	28

(Nguồn: Thống kê của Viện kiểm sát quân sự Quân khu 5)

**Bảng 2.2. Tỷ lệ % các nhóm tội phạm đã bị khởi tố và xét xử
từ năm 2011 đến năm 2015**

STT	Nhóm tội xâm phạm	Năm 2011		Năm 2012		Năm 2013		Năm 2014		Năm 2015	
		Vụ án (%)	Bị cáo (%)	Vụ án (%)	Bị cáo (%)	Vụ án (%)	Bị cáo (%)	Vụ án (%)	Bị cáo (%)	Vụ án (%)	Bị cáo (%)
1	TM,SK, NP,DD	25,81	28,57	18,75	25,64	20,69	17,07	20,83	22,22	23,81	32,14
2	SH	6,45	5,72	25	28,21	27,59	29,27	4,17	3,71	14,29	14,29
3	ATCC,T TCC	58,06	57,14	53,12	43,59	51,72	53,66	62,5	62,96	57,14	50
4	Nhóm khác	9,68	8,57	3,13	2,56			12,5	11,11	4,76	3,57

(Nguồn: Thống kê của Viện kiểm sát quân sự Quân khu 5)

Qua hai bảng số liệu (bảng 2.1 và 2.2) cho thấy số vụ án cũng như số bị cáo phạm tội thuộc nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng xảy ra trên địa bàn Quân khu 5 từ năm 2011 đến năm 2015 chiếm tỷ lệ cao nhất trong các nhóm tội phạm đã xảy ra. Số vụ án thuộc nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng giảm dần từ năm 2011 đến năm 2015, trong đó năm 2013 bằng 2014. Tuy số vụ án thuộc nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng đã giảm nhưng vẫn còn chiếm tỷ lệ khá cao trong các nhóm tội phạm đã xảy ra.

Bảng 2.3. Cơ cấu tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng

STT	Nhóm tội xâm phạm ATCC, TTCC	Năm 2011		Năm 2012		Năm 2013		Năm 2014		Năm 2015	
		Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo	Số vụ	Số bị cáo
1	202	13	13	14	14	13	13	10	10	09	09
2	230	01	01					01	01		
3	231	04	06	02	02			03	05	02	01
4	232			01	01						
5	248					02	09			01	04
6	256							01	01		
	Tổng cộng	18	20	17	17	15	22	15	17	12	14

(Nguồn: Thống kê của Viện kiểm sát quân sự Quân khu 5)

Qua bảng số liệu 2.3 cho ta thấy số vụ án và số bị cáo phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn Quân

khu 5 từ năm 2011 đến năm 2015 chiếm tỷ lệ khá cao trong nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng. Tỷ lệ phần trăm trung bình hàng năm của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong nhóm tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng là 76,62% số vụ và 65,55% số bị cáo.

Bảng 2.4. Số vụ án đã xét xử sơ thẩm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ so với tổng các loại án hình sự

Năm	Tổng số án hình sự các loại đã xét xử sơ thẩm		Số vụ án đã xét xử sơ thẩm theo Điều 202 BLHS		Tỷ lệ số vụ đã xét xử (%)	Tỷ lệ số bị cáo đã xét xử (%)
	Vụ	Bị cáo	Vụ	Bị cáo		
1	2	3	4	5	6=4/2	7=5/3
2011	31	35	13	13	41,93	37,14
2012	32	39	14	14	43,75	35,89
2013	29	41	13	13	44,82	31,70
2014	24	27	10	10	41,66	37,03
2015	21	28	09	09	42,85	32,14
Tổng cộng	137	170	59	59	43,06	34,78

(Nguồn: Thống kê của Tòa án quân sự Quân khu 5)

Khảo sát bảng 2.4 cho thấy từ năm 2011 đến năm 2015 các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 đã xét xử sơ thẩm án hình sự 137 vụ/170 bị cáo, trong đó có 59 vụ/59 bị cáo về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Như vậy, trung bình mỗi năm có 11,8 vụ phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Việc định tội danh của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong thời gian qua của các cơ quan tiến hành tố tụng

Quân khu 5 cơ bản là đúng với diễn biến hành vi phạm tội xảy ra trên thực tế, đã góp phần đấu tranh có hiệu quả tương đối tốt đối với loại tội phạm này.

Các vụ án nói chung và các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nói riêng khi xảy ra đều đã được khởi tố, điều tra, truy tố đúng tội danh. Trong 05 năm, từ năm 2011 đến năm 2015 không có vụ án nào về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ bị Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 trả hồ sơ để điều tra bổ sung.

2.1.2. Thực tiễn định tội danh theo các khung tăng nặng

- Về tình tiết “không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định” quy định tại điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999:

Trong thời gian qua trên địa bàn Quân khu 5 có nhiều trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ, gây tai nạn giao thông và bị truy tố, xét xử theo điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999. Trong đó có trường hợp tại thời điểm gây tai nạn, người gây tai nạn bị mất giấy phép lái xe. Đối với trường hợp này hiện có hai ý kiến khác nhau:

+ Ý kiến thứ nhất cho rằng: Luật chỉ quy định “không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định” chứ không ràng buộc là phải đem theo giấy phép hoặc bằng lái xe trong khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông, do đó người gây tai nạn chỉ cần chứng là mình đã được cấp giấy phép hoặc bằng lái xe phù hợp với phương tiện đang điều khiển gây tai nạn là được, không phụ thuộc vào việc người đó có đem theo giấy phép hoặc bằng lái xe khi điều khiển gây tai nạn hay không.

+ Ý kiến thứ hai cho rằng: Đối với những phương tiện bắt buộc phải có giấy phép hoặc bằng lái xe mới được điều khiển thì buộc người điều khiển phải đem theo giấy phép hoặc bằng lái xe khi điều khiển. Nếu người điều khiển đã

bị mất giấy phép hoặc bằng lái xe nhưng vẫn điều khiển phương tiện tham gia giao thông và gây tai nạn thì phải bị áp dụng tình tiết định khung tăng nặng là “không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định” quy định tại điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS.

Tác giả đồng tình với ý kiến thứ nhất, bởi lẽ: Luật chỉ quy định người gây tai nạn “không có” giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định, trường hợp tại thời điểm gây tai nạn, người gây tai nạn đã bị mất giấy phép hoặc bằng lái xe thì không thể bị coi là “không có” giấy phép hoặc bằng lái xe được.

- Về tình tiết “Trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ còn vượt quá mức quy định hoặc có sử dụng các chất kích thích mạnh khác mà pháp luật cấm sử dụng” quy định tại điểm b khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999:

Căn cứ để áp dụng tình tiết này là Điều 8 Luật giao thông đường bộ năm 2008 và 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, VKSNDTC, TANDTC, hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của BLHS về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông. Nhưng trên thực tế các cơ quan chức năng ở nước ta chưa được trang bị đầy đủ các dụng cụ để đo nồng độ các chất này của người vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Do đó, trong thực tiễn giải quyết các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ít khi được áp dụng tình tiết định khung tăng nặng này.

- Về tình tiết “Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn” quy định tại điểm c khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999:

Trách nhiệm của người điều khiển phương tiện gây tai nạn giao thông được quy định tại khoản 1 Điều 38 Luật Giao thông đường bộ năm 2008, như sau:

“Người điều khiển phương tiện và những người liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn có trách nhiệm sau đây:

a) Dừng ngay phương tiện, giữ nguyên hiện trường; cấp cứu người bị nạn và phải có mặt khi cơ quan có thẩm quyền yêu cầu;

b) ở lại nơi xảy ra tai nạn cho đến khi người của cơ quan công an đến, trừ trường hợp người điều khiển phương tiện cũng bị thương phải đưa đi cấp cứu hoặc phải đưa người bị nạn đi cấp cứu hoặc vì lý do bị đe dọa đến tính mạng, nhưng phải đến trình báo ngay với cơ quan công an nơi gần nhất;...”
[15, tr.35]

Trên thực tế rất ít trường hợp sau khi gây tai nạn, người gây tai nạn điều khiển phương tiện đã gây tai nạn bỏ chạy khỏi hiện trường để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn, nên thực tế ít khi được áp dụng tình tiết định khung tăng nặng này.

- Về tình tiết “Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông” quy định tại điểm d khoản 2 Điều 202 BLHS năm 1999:

“Đây là trường hợp cùng với việc thỏa mãn các dấu hiệu tại khoản 1 Điều 202, người vi phạm lại có thêm tình tiết không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển giao thông hoặc hướng dẫn giao thông”
[25, tr.389]

Trên thực tế rất ít trường hợp sau khi gây tai nạn giao thông mà người điều khiển phương tiện gây tai nạn lại không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông để điều khiển phương tiện gây tai nạn bỏ chạy, nên việc áp dụng tình tiết định khung tăng nặng này trên thực tế hầu như không có.

- Về tình tiết “Gây hậu quả rất nghiêm trọng” quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 202 và “Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng” quy định tại khoản

3 Điều 202 BLHS năm 1999:

Căn cứ vào hướng dẫn tại Điều 2 Chương I của 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, VKSNDTC, TANDTC, hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của BLHS về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông, để xác định thế nào là thuộc trường hợp “Gây hậu quả rất nghiêm trọng” và “Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng”, cụ thể như sau:

- Gây hậu quả rất nghiêm trọng quy định tại khoản 2 Điều 202 BLHS là một trong các trường hợp sau đây:

a) Làm chết 2 người;

b) Làm chết 1 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e khoản 1 Điều này;

c) Gây tổn hại cho sức khỏe của 3 đến 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

d) Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tổng tỷ lệ thương tật của tất cả những người này từ 101% đến 200%;

đ) Gây tổn hại cho sức khỏe của 1 hoặc 2 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp hướng dẫn tại các điểm c, d, đ và e khoản 1 Điều này;

e) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng.

- Gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng quy định tại khoản 3 Điều 202 BLHS là một trong các trường hợp sau đây:

a) Làm chết từ 3 người trở lên;

b) Làm chết 2 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm b, c, d, đ và e khoản 1 Điều này;

c) Làm chết 1 người và còn gây hậu quả thuộc một trong các trường hợp được hướng dẫn tại các điểm c, d, đ và e khoản 2 Điều này;

d) Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 5 người trở lên với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên;

đ) Gây tổn hại cho sức khỏe của từ 2 người trở lên với tổng tỷ lệ thương tật của những người này trên 200%;

e) Gây tổn hại cho sức khỏe của 3 hoặc 4 người với tỷ lệ thương tật của mỗi người từ 31% trở lên và còn gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm trăm triệu đồng đến dưới một tỷ năm trăm triệu đồng;

g) Gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ một tỷ năm trăm triệu đồng trở lên.

Tuy nhiên, trên thực tế vẫn có vướng mắc là việc người bị hại từ chối giám định, dẫn đến không có căn cứ để áp dụng các tình tiết định khung tăng nặng này, thậm chí không có căn cứ để khởi tố vụ án hình sự.

2.2. Thực tiễn áp dụng hình phạt

2.2.1. Thực tiễn quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

“Quyết định hình phạt là một giai đoạn, một nội dung của ADPL hình sự thể hiện ở việc Tòa án lựa chọn loại và mức hình phạt cụ thể được quy định trong điều luật (khoản điều luật) theo một thủ tục nhất định để áp dụng đối với người phạm tội thể hiện trong bản án buộc tội”. [26, tr.386]

Khi quyết định hình phạt, Tòa án phải tuân thủ các nguyên tắc đó là: Nguyên tắc pháp chế XHCN; nguyên tắc nhân đạo XHCN; nguyên tắc cá thể hóa hình phạt và nguyên tắc công bằng.

Căn cứ để quyết định hình phạt được quy định tại Điều 45, BLHS năm 1999, như sau:

“Khi quyết định hình phạt, Tòa án căn cứ vào quy định của BLHS, cân

nhắc tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội, nhân thân người phạm tội, các tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng TNHS”.

Thực tiễn quyết định hình phạt của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 đối với các bị cáo phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trên địa bàn Quân khu 5 trong 05 năm, từ năm 2011 đến năm 2015 cơ bản đúng quy định của pháp luật, đáp ứng yêu cầu đấu tranh phòng chống loại tội phạm này trên địa bàn.

Bảng 2.5. Cơ cấu loại và mức hình phạt được áp dụng đối với bị cáo phạm tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Năm	Số bị cáo	Hình phạt chính						Hình phạt bổ sung
		Phạt tiền	Cải tạo không giam giữ	Tù có thời hạn				
				Từ 03 tháng đến 03 năm		Từ trên 03 năm	Từ trên 07 năm	
				Cho hưởng án treo	Không cho hưởng án treo	đến 07 năm	đến 15 năm	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2011	13	0	0	07	04	02	0	0
2012	14	0	0	09	05	0	0	0
2013	13	0	0	08	04	01	0	0
2014	10	03	0	05	02	0	0	0
2015	09	05	0	03	0	01	0	01
Cộng	59	08	0	32	15	04	0	01
Tỷ lệ %		13,56		54,24	25,42	6,78		

(Nguồn: Thống kê của Tòa án quân sự quân khu 5)

Qua khảo sát bảng 2.6 ta thấy loại hình phạt chính được áp dụng đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chủ yếu là hình phạt tù nhưng cho hưởng án treo, được áp dụng đối với 32 bị cáo trên tổng số 59 bị cáo, chiếm tỷ lệ 54,24%; hình phạt tiền chỉ được áp dụng từ năm 2014 đối với 03/10 bị cáo và năm 2015 được áp dụng đối với 05/09 bị cáo; đối với hình phạt cải tạo không giam giữ và hình phạt tù từ trên 07 năm đến 15 năm thì hầu như không được áp dụng.

Đối với hình phạt bổ sung được coi là tùy nghi nên ít được áp dụng, trong 05 năm từ năm 2011 đến năm 2015 các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 chỉ áp dụng đối với 01 bị cáo với hình phạt bổ sung là “cấm hành nghề lái xe trong thời hạn 02 năm”.

Việc quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 trong thời gian qua đều đảm bảo có căn cứ, phù hợp với tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi phạm tội, đặc điểm nhân thân của bị cáo cũng như những tình tiết giảm nhẹ và tăng nặng trách nhiệm hình sự được áp dụng.

Đặc biệt, hình phạt tiền được các Tòa án áp dụng tương đối rộng rãi trong những năm gần đây được dư luận ủng hộ, đáp ứng chính sách hình sự hướng thiện, giảm phạt tù, tăng cường các hình phạt không phải tù trong chính sách hình sự được quán triệt trong Nghị quyết 49-NQ/TW ngày 02/6/2005 của Bộ Chính trị về Chiến lược Cải cách tư pháp đến năm 2020.

2.2.2. Thực tiễn áp dụng các biện pháp trách nhiệm hình sự khác

Trong những năm qua, đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ xảy ra trên địa bàn Quân khu 5, các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 ngoài việc áp dụng hình phạt - là hình thức TNHS phổ biến nhất, các biện pháp TNHS khác như miễn TNHS, miễn hình phạt hoặc đưa vào trường giáo dưỡng đối với người dưới 18 tuổi phạm tội hầu

như không được áp dụng.

2.3. Những hạn chế, vướng mắc trong áp dụng các quy định của Bộ luật hình sự và nguyên nhân

2.3.1. Những hạn chế, vướng mắc

* Thực tiễn định tội danh đối với tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông bộ trên địa bàn Quân khu 5 của các cơ quan tiến hành tố tụng Quân khu 5 trong thời gian qua tuy đạt được những kết quả nhất định, nhưng vẫn còn một số hạn chế, sai sót, cụ thể như sau:

- Do đánh giá không đúng mối quan hệ nhân quả giữa hành vi vi phạm và hậu quả xảy ra cũng như lỗi của người vi phạm trong vụ tai nạn giao thông hoặc thu thập chứng cứ ban đầu thiếu chặt chẽ nên dẫn đến sai sót:

Ví dụ 1: Khoảng 22 giờ ngày 09/10/2011 Nguyễn Văn Mai (Sinh năm 1982) điều khiển xe ô tô biển số 77K-3766 theo Quốc lộ 19 hướng từ tỉnh Bình Định đi tỉnh Gia Lai. Khi đến Km90+950 Quốc lộ 19, thuộc địa phận xã Đăk Pơ, huyện Đăk Pơ, tỉnh Gia Lai phát hiện phía trước ngược chiều có xe mô tô biển số 76M5-0800 do Đinh Hồng Lương điều khiển, chở phía sau Đinh Sang Luyến cách khoảng 45 đến 50m. Khi khoảng cách giữa hai xe còn khoảng 25 đến 30m thì Mai thấy xe mô tô không có tín hiệu báo rẽ nhưng đột ngột chuyển hướng sang phần đường bên trái theo hướng đi của xe mô tô, Mai cho rằng họ sang đường nên đánh tay lái sang bên trái theo hướng đi để tránh xe mô tô. Tại thời điểm này Đinh Hồng Lương cũng điều khiển xe mô tô đi về phần đường bên phải theo hướng đi của mình nên xe ô tô đã tông vào xe mô tô gây tai nạn. Điểm va chạm giữa xe ô tô và xe mô tô được xác định là khu vực giữa tim đường, hậu quả gây ra là làm cho Đinh Hồng Lương chết tại chỗ, Đinh Sang Luyến bị thương tỷ lệ 63%, hai xe hư hỏng nhẹ.

Tại Bản án hình sự sơ thẩm số 07/2012/HSST ngày 01/3/2012 của Tòa án quân sự khu vực 1 - Quân khu 5, đã áp dụng điểm đ khoản 2 Điều 202; các

điểm b, p khoản 1 và khoản 2 Điều 46; Điều 47 BLHS xử phạt Nguyễn Văn Mai 24 tháng tù, về tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” và tuyên phần bồi thường dân sự của vụ án.

Trong vụ tai nạn giao thông trên, tác giả cho rằng người bị hại hoàn toàn có lỗi, hành vi đánh tay lái điều khiển xe ô tô sang bên trái theo hướng đi của bị cáo Nguyễn Văn Mai không phải là nguyên nhân gây ra vụ tai nạn, mà nguyên nhân chính là do người bị hại. Nguyên nhân trực tiếp gây ra tai nạn là hành vi của chính nạn nhân, còn hành vi của Nguyễn Văn Mai chỉ là điều kiện dẫn đến vụ tai nạn.

Ví dụ 2: Khoảng 13 giờ ngày 04/3/2011, sau khi dự đám cưới tại xã Hòa Bình, Thành phố Kon Tum, tỉnh Kon Tum, Trần Ngọc Linh (sinh năm 1985) điều khiển xe mô tô biển số 82K4-1873 chở em ruột là Trần Ngọc Lâm (sinh năm 1987) đến nhà Đỗ Phụng Hiếu ở tổ 4, Phường Thắng Lợi, Thành phố Kon Tum, tỉnh Kon Tum, tại đây Linh, Lâm và Hiếu có ngồi uống rượu. Đến khoảng 15 giờ cùng ngày thì Linh, Lâm ra về, lúc này Linh đưa chìa khóa xe mô tô cho Lâm và nói “Em chở anh về”, Lâm cầm chìa khóa ra lấy xe mô tô chở Linh về theo đường Quốc lộ 14, hướng từ Thành phố Kon Tum đi huyện Đăk Hà, tỉnh Kon Tum.

Khoảng 16 giờ 30 phút cùng ngày, khi Lâm điều khiển xe mô tô biển số 82K4-1873 chở Linh đi đến Km 475-Quốc lộ 14, Lâm điều khiển xe mô tô đánh võng sang phần đường bên trái theo hướng lưu hành sau đó đánh võng về lại phần đường bên phải, khi Lâm tiếp tục đánh võng sang phần đường bên trái thì phát hiện phía trước ngược chiều có xe mô tô biển số 82K4-0602 do A Xuân Hoàng điều khiển đang đi ở phần đường bên phải theo hướng lưu hành. Do khoảng cách quá gần, Lâm không kịp xử lý nên phía bên phải xe mô tô do Lâm điều khiển va quệt vào phía bên phải xe mô tô do Hoàng điều khiển làm Hoàng mất tay lái lao đảo và ngã xuống đường. Còn xe mô tô do Lâm điều

khuyến bị lão đảo tay lái, sau đó Lâm lấy lại được thăng bằng và tiếp tục chạy về nhà. Hậu quả anh Hoàng bị thương nặng, được đưa đi cấp tại Bệnh viện đa khoa tỉnh Kon Tum, đến 20 giờ 50 phút cùng ngày thì Hoàng Chết.

Khi Lâm và Linh về đến nhà thì có kể lại việc gây tai nạn giao thông cho cha, mẹ ruột là ông Trần Văn Thanh và bà Ngô Thị Thu Phận biết. Do Lâm chưa có giấy phép lái xe, Linh đã có giấy phép lái xe nên gia đình bàn với nhau là thống nhất khai cho Linh là người điều khiển xe mô tô gây tai nạn vì Lâm chưa có giấy phép lái xe.

Ngày 05/3/2011 cha, mẹ của Lâm và Linh đến nhà gặp Đỗ Phụng Hiếu nói chuyện, trao đổi và dặn Hiếu nếu Cơ quan điều tra có gọi hỏi thì khai cho Linh là người điều khiển xe mô tô, Hiếu đã đồng ý khai báo như lời cha, mẹ của Lâm và Linh dặn. Đồng thời cũng trong ngày 05/3/2011 Linh đã đến Công an Thành phố Kon Tum, tỉnh Kon Tum trình báo và khai nhận Linh là người điều khiển xe mô tô biển số 82K4-1873 chở em ruột là Trần Ngọc Lâm gây ra vụ tai nạn trên.

Sau khi thu thập chứng cứ ban đầu, đến ngày 14/5/2011 Cơ quan điều tra hình sự khu vực 5 - Quận 5 ra Quyết định khởi tố vụ án, khởi tố bị can và ra lệnh bắt bị can để tạm giam đối với Trần Ngọc Linh về tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” theo khoản 1 Điều 202 BLHS.

Trong thời gian bị tạm giam để điều tra từ ngày 14/5/2011 đến ngày 04/6/2011 Trần Ngọc Linh vẫn khai nhận Linh là người điều khiển xe mô tô biển số 82K4-1873 chở em ruột là Trần Ngọc Lâm đi đúng phần đường của mình gây tai nạn và Linh không có lỗi gì trong vụ tai nạn giao thông này, đồng thời Linh đề nghị Cơ quan điều tra cho gặp vợ là Nguyễn Thị Hồng Trinh để bàn bạc về việc mời luật sư bào chữa cho Linh.

Đến ngày 14/6/2011, sau khi đã bàn bạc với vợ, Trần Ngọc Linh đã làm đơn từ chối mời luật sư bào chữa và xin thay đổi lại toàn bộ lời khai của mình trước đây với cơ quan điều tra và khai Trần Ngọc Lâm mới là người điều khiển xe mô tô biển số 82K4-1873 chở Linh gây tai nạn.

Từ lời khai của Linh, Cơ quan điều tra đã thu thập chứng cứ và đến ngày 29/7/2011 Cơ quan điều tra hình sự khu vực 5 - Quận 5 đã ra các quyết định: Quyết định bổ sung quyết định khởi tố vụ án hình sự, khởi tố bổ sung về tội “Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ” theo Điều 205 BLHS; Quyết định thay đổi quyết định khởi tố bị can đối với Trần Ngọc Linh, về tội “Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ”; Quyết định khởi tố bị can đối với Trần Ngọc Lâm, về tội “vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” theo khoản 2 Điều 202 BLHS.

Tại Bản án hình sự sơ thẩm số: 26/2011/HSST ngày 25/11/2011 của Tòa án quân sự khu vực 1 - Quận 5, đã tuyên:

- Áp dụng điểm a khoản 2 Điều 202; các điểm b, p khoản 1 Điều 46; Điều 47 BLHS xử phạt Trần Ngọc Lâm 24 tháng tù, về tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”.

- Áp dụng khoản 1 Điều 205; các điểm b, p, h khoản 1 Điều 46; Điều 47; khoản 1, khoản 2 Điều 60 BLHS xử phạt Trần Ngọc Linh 09 tháng tù, cho hưởng án treo, về tội “Giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ”. Đồng thời tuyên phần bồi thường dân sự của vụ án theo quy định.

Từ vụ án trên, thấy rằng việc điều tra, thu thập chứng cứ ban đầu của Cơ quan điều tra hình sự và vai trò kiểm sát giải quyết tin báo, tố giác về tội phạm của Viện kiểm sát là rất quan trọng. Đối với vụ án này, Cơ quan điều tra hình sự đã tin tưởng vào lời khai của Trần Ngọc Linh và những người khác

mà không đối chiếu với các chứng cứ khác có trong hồ sơ vụ án, đồng thời việc thu thập chứng cứ ban đầu của Cơ quan điều không đầy đủ, thiếu chặt chẽ nên không phát hiện được mâu thuẫn trong lời khai nhận tội của Linh, dẫn đến việc khởi tố bị can trong vụ án không đúng người.

- Về tình trạng người bị hại từ chối giám định và có đơn yêu cầu không khởi tố vụ án hình sự.

Bảng 2.6. Số vụ tai nạn giao thông và kết quả giải quyết

Năm	Số vụ tai nạn giao thông đường bộ	Kết quả giải quyết			
		Truy cứu TNHS		Xử lý khác	
		Số vụ	Tỷ lệ %	Số vụ	Tỷ lệ %
2011	46	13	28,26	33	71,74
2012	45	14	31,11	31	68,89
2013	45	13	28,89	32	71,11
2014	34	10	29,41	24	70,59
2015	37	09	24,32	28	75,68
Tổng cộng	207	59	28,50	148	71,50

(Nguồn: Thống kê của Viện kiểm sát quân sự Quân khu 5)

Khảo sát bảng 2.5 cho thấy tỷ lệ % số vụ tai nạn giao thông bị truy cứu TNHS trên tổng số vụ tai nạn giao thông xảy ra trung bình trong 05 năm, từ năm 2011 đến năm 2015 là 28,50%. Tỷ lệ này là thấp, trong đó một phần cũng do người bị hại từ chối giám định.

Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có cấu thành vật chất. Do đó, hậu quả gây ra là yếu tố định tội hoặc định khung tăng nặng. Để có căn cứ định tội thì phải tiến hành trưng cầu giám định xác định tỷ lệ % thương tích hoặc định giá tài sản bị thiệt hại.

Trên thực tế có nhiều vụ tai nạn giao thông lỗi hoàn toàn do người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra làm cho một hoặc nhiều người

bị thương nặng, nhưng khi họ có đơn xin từ chối giám định và yêu cầu không khởi tố vụ án hình sự thì được cơ quan tiến hành tố tụng chấp nhận. Đây cũng là một trong những nguyên nhân dẫn đến việc bỏ lọt tội phạm.

- Thực tiễn cũng cho thấy, có những trường hợp do người tham gia giao thông khác (người điều khiển phương tiện thô sơ, xe súc vật kéo, người đi bộ...) vi phạm quy tắc an toàn khi tham gia giao thông gây hậu quả rất nghiêm trọng nhưng đã không được xử lý hình sự do chủ thể được quy định chỉ là người điều khiển phương tiện giao thông. Cũng có một số trường hợp, hành vi như vậy được xử lý về tội cản trở giao thông đường bộ theo Điều 203 BLHS năm 1999; nhưng việc xử lý đó là khiên cưỡng, không đúng bản chất của hành vi vi phạm. Điều 260 BLHS năm 2015 đã khắc phục được khiếm khuyết này của BLHS năm 1999.

* Trong quyết định hình phạt cũng có những hạn chế nhất định. Cụ thể là:

- Quyết định hình phạt quá nặng hoặc quá nhẹ: Là trường hợp Tòa án quyết định hình phạt không tương xứng với tính chất, mức độ của tội phạm đã thực hiện, dẫn đến mục đích của hình phạt không đạt được.

- Các Tòa án quân sự đã rất hạn chế áp dụng hình phạt bổ sung cấm lái xe trong một thời hạn nhất định. Điều này dẫn đến nguy cơ tái phạm loại tội phạm này.

2.3.2. Nguyên nhân của những bất cập, hạn chế

2.3.2.1. Nguyên nhân từ các bất cập của Bộ luật hình sự và nhận thức pháp luật

Điều 202 BLHS năm 1999 quy định khá đầy đủ và cụ thể nhưng vẫn còn bộc lộ những hạn chế nhất định như:

- Khoản 1 Điều 202 BLHS quy định “*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". Theo quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008 thì phương tiện giao thông đường bộ không bao gồm cả xe máy chuyên dùng (Xe máy thi công; xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp và các loại xe đặc chủng khác sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh). Do đó, trong thực tiễn định tội danh các vụ tai nạn giao thông phát sinh một số vướng mắc liên quan đến người điều khiển xe máy chuyên dùng gây tai nạn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng.

- Tình tiết "Không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định" quy định tại điểm a khoản 2 Điều 202 BLHS: Tình tiết này quy định còn chung chung, chưa cụ thể nên trên thực tế khi áp dụng tình tiết này vẫn còn có nhiều cách hiểu khác nhau nên việc áp dụng cũng chưa được thống nhất, như trường hợp người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây tai nạn giao thông gây ra hậu quả nghiêm trọng trong khi họ bị mất giấy phép hoặc bằng lái xe...

- Tình tiết "Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn" quy định tại điểm c khoản 2 Điều 202 BLHS: Tình tiết này quy định cũng chưa được rõ ràng nên trên thực tế có trường hợp ý thức là bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm nhưng sau đó thấy không thể trốn tránh được nên đã ra trình diện tại cơ quan có thẩm quyền, có trường hợp bỏ chạy vì sự bị đe dọa đến tính mạng... Việc chứng minh tình tiết này trên thực tế rất khó khăn vì đó là ý thức chủ quan của người phạm tội.

- Quy định về mức tối thiểu và mức tối đa trong khung hình phạt còn quá rộng nên trong hoạt động quyết định hình phạt của Tòa án (Thẩm phán và hội thẩm) còn mang tính tùy nghi, có khi là quá nhẹ hoặc quá nặng.

2.3.2.2. Nguyên nhân do trình độ, năng lực của người áp dụng pháp luật

Trong những năm qua mặc dù đội ngũ thẩm phán Tòa án các cấp của

Quân khu 5 đều đã có trình độ đạt tiêu chuẩn theo quy định của Luật tổ chức Tòa án nhân dân năm 2014, tức là đều đã tốt nghiệp Đại học Luật (một số đã có bằng thạc sĩ Luật), đối với đội ngũ thẩm phán trẻ đều đã được đào tạo nghiệp vụ xét xử. Tuy nhiên các thẩm phán trẻ đa số là thiếu kinh nghiệm xét xử nên việc định tội danh hoặc quyết định hình phạt chưa thật sự chính xác hoặc còn nhầm lẫn trong việc xác định các tình tiết định khung, tình tiết tăng nặng và giảm nhẹ TNHS nên không tránh khỏi những sai sót.

Một số thẩm phán còn hạn chế về trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, chưa nêu cao tinh thần trách nhiệm, thực hiện không đúng hoặc không đầy đủ các yêu cầu của pháp luật (cả về luật nội dung và luật hình thức) khi xét xử sơ thẩm các vụ án hình sự nên dẫn đến việc bị cấp phúc thẩm cải sửa hoặc hủy án để điều tra, xét xử lại.

Đội ngũ Hội thẩm quân nhân đa số là hạn chế về kiến thức pháp lý, chủ yếu đều đang đương chức, hoạt động kiêm nhiệm nên thời gian giành cho việc nghiên cứu hồ sơ vụ án trước khi xét xử chưa nhiều. Việc đào tạo, bồi dưỡng cho đội ngũ Hội thẩm quân nhân chưa được thực hiện thường xuyên nên cũng ảnh hưởng đến việc ADPL trong giải quyết các vụ án hình sự.

2.3.2.3. Các nguyên nhân khác

Công tác chỉ đạo, kiểm tra, thanh tra của cấp trên đối với cấp dưới chưa được thường xuyên, chưa sâu sát.

Đội ngũ Thẩm phán hiện còn thiếu so với biên chế, bên cạnh đó chỉ tiêu giải quyết án hàng năm đặt ra cũng gây ra áp lực cho đội ngũ Thẩm phán.

Một số Thẩm phán chưa tận tâm, tận lực, động cơ thiếu trong sáng nên cũng ảnh hưởng đến chất lượng trong ADPL hình sự.

Cơ sở vật chất, trang thiết bị, phương tiện làm việc của các cơ quan tiến hành tố tụng còn thiếu thốn, chưa đảm bảo và chưa ổn định. Bên cạnh đó những tác động của tiêu cực xã hội cũng ảnh hưởng đến chất lượng ADPL hình sự.

Chế độ, chính sách đối với cán bộ công tác trong các cơ quan tiến hành tụng chưa thật sự phù hợp, chưa đủ để bảo đảm họ thật sự khách quan, vô tư trong hoạt động ADPL hình sự.

Kết luận Chương 2

Qua thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5, thấy rằng: Mặc dù hoạt động ADPL đã đạt được những kết quả khả quan, tỷ lệ án được đưa ra xét xử chiếm tỷ lệ cao, đảm bảo xét xử đúng người, đúng tội, đúng pháp luật, không bỏ lọt tội phạm và không làm oan người vô tội. Tuy nhiên, do nhiều nguyên nhân khác nhau mà hoạt động ADPL trong xét xử sơ thẩm các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vẫn còn những hạn chế, sai sót nhất định trong việc định tội danh cũng như thu thập chứng cứ ban đầu thiếu chặt chẽ nên dẫn đến sai sót.

CHƯƠNG 3

CÁC GIẢI PHÁP 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

3.1. Các yêu cầu trong việc nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

Để nâng cao hiệu quả ADPL trong hoạt động xét xử các vụ án hình sự nói chung và đối với các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nói riêng phải được thực hiện trên cơ sở những quan điểm, định hướng và nhiệm vụ cải cách tư pháp đã được xác định trong Nghị quyết số: 08-NQ/TW ngày 02 tháng 01 năm 2002, của Bộ Chính trị, về “*Một số nhiệm vụ trọng tâm công tác tư pháp trong thời gian tới*” và Nghị quyết số: 49-NQ/TW ngày 02 tháng 6 năm 2005, của Bộ Chính trị, về “*Chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020*”. Nội dung trọng tâm của các Nghị quyết này đã xác định mục tiêu, đề ra các quan điểm chỉ đạo, phương hướng, nhiệm vụ cải cách tư pháp ở Việt Nam đến năm 2020. Mục tiêu của cải cách tư pháp được xác định là: “Xây dựng nền tư pháp trong sạch, vững mạnh, dân chủ, nghiêm minh, bảo vệ công lý, từng bước hiện đại, phục vụ nhân dân, phụng sự Tổ quốc Việt Nam XHCN; hoạt động tư pháp mà trọng tâm là hoạt động xét xử được tiến hành có hiệu quả và hiệu lực cao”.

Để đảm bảo cho hoạt động ADPL có hiệu quả trên thực tế phải quán triệt những quan điểm chỉ đạo của Đảng và Nhà nước, thực hiện các phương hướng, nhiệm vụ được đề ra trong chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020 cũng như chiến lược xây dựng, hoàn thiện hệ thống pháp luật Việt Nam định hướng đến năm 2020 với các yêu cầu sau đây:

- Quán triệt chính sách hình sự hướng thiện trong Cải cách tư pháp, coi

trọng tính phòng ngừa, giảm hình phạt tù, tăng cường hình phạt tiền và hình phạt cải tạo không giam giữ;

- Cụ thể hoá tư tưởng tôn trọng và bảo vệ quyền con người của Hiến pháp năm 2013; quyền con người, quyền công dân chỉ có thể bị hạn chế theo quy định của luật trong trường hợp cần thiết vì lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội... ;

- Đảm bảo tính cụ thể, minh bạch, khả thi trong kỹ thuật lập pháp; QPPL ban hành phải bảo đảm thuận tiện, dễ áp dụng và có tính thống nhất trong ADPL;

- Khắc phục những bất cập, vướng mắc trong thực tiễn ADPL hình sự những năm qua...

3.2. Các giải pháp nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

3.2.1. Hoàn thiện quy định của Bộ luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

BLHS năm 2015 đã được Quốc hội nước Cộng hòa XHCN Việt Nam khóa XIII, kỳ họp thứ 10 thông qua ngày 27/11/2015. Trong BLHS năm 2015, tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ được quy định tại Điều 260, Chương XXI - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, có nội dung như sau:

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

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 từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, 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 gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe cho 02 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể của mỗi người từ 31% đến 60%;

c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe cho 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 61% đến 121%;

d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng.

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;

b) 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 chất ma túy hoặc các chất kích thích mạnh khác mà pháp luật cấm sử dụng;

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 điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông;

đ) Làm chết 02 người;

e) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể của mỗi người 61% trở lên;

g) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;

h) Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng.

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;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người với tỷ

lệ tổn thương cơ thể của mỗi người 61% trở lên;

c) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 201% trở lên;

d) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng 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 gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người với tỷ lệ tổn thương cơ thể từ 31% đến 60% hoặc gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 31% đến 60%, thì bị phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng hoặc phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm.

5. Vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ mà có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của người khác nếu không được ngăn chặn kịp thời, thì bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 01 năm hoặc phạt tù từ 03 tháng đến 01 năm.

6. Người phạm tội còn có thể bị cấm đảm nhiệm chức vụ, cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định từ 01 năm đến 05 năm.

Tuy nhiên, qua thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS để giải quyết các vụ án hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, thấy rằng cần sửa đổi, bổ sung Điều 260 BLHS năm 2015, cụ thể như sau:

- Về cách sắp xếp thứ tự các khoản trong Điều luật: Đưa khoản 4 lên thành khoản 1; khoản 1 thành khoản 2; khoản 2 thành khoản 3; khoản 3 thành khoản 4; giữ nguyên khoản 5 và khoản 6 để người đọc dễ hiểu, dễ hình dung quy định của Điều luật theo thứ tự từ khoản nhẹ nhất đến khoản nặng nhất.

- Đối với quy định tại điểm a khoản 2 Điều 260: Cần bổ sung thêm cụm

từ “Trong thời hạn bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe; trong thời hạn bị cơ quan có thẩm quyền cấm điều khiển phương tiện đó”. Viết lại hoàn chỉnh là: “Không có giấy phép lái xe theo quy định; Trong thời hạn bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe; trong thời hạn bị cơ quan có thẩm quyền cấm điều khiển phương tiện đó”.

- Đối với quy định tại điểm b khoản 2 Điều 260: Cần sửa đổi cụm từ “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 chất ma túy hoặc các chất kích thích mạnh khác mà pháp luật cấm sử dụng”, thành “Điều khiển phương tiện tham gia giao thông mà trong cơ thể có chất ma túy hoặc đang trong tình trạng say do sử dụng các chất mà sau khi sử dụng có biểu hiện say như người sử dụng ma túy, rượu, bia; điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; điều khiển xe mô tô, xe gắn máy mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở.”

3.2.2. Hoàn thiện một số quy định của Bộ luật tố tụng hình sự

Để xử lý có hiệu quả tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, theo chúng tôi cần có một số bổ sung vào BLTTHS như sau:

- Nên bổ sung tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ (khoản 4 Điều 260 BLHS năm 2015) vào danh sách các tội phạm được khởi tố theo yêu cầu của người bị hại. Việc này đã được thực tiễn chấp nhận nhiều năm qua và là quy định khuyến khích người gây tai nạn tích cực bồi thường thoả đáng cho người bị hại.

- Cần có chế tài thoả đáng (hành chính, hình sự) xử lý người bị hại, đại diện hợp pháp của người bị hại cố tình từ chối giám định thiệt hại về sức khoẻ, tài sản, thậm chí là về nguyên nhân cái chết để có cơ sở xử lý người có hành vi vi phạm an toàn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng.

3.2.3. Quán triệt và hướng dẫn áp dụng Điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015 về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ

Để BLHS năm 2015 nói chung và Điều 260 BLHS năm 2015 nói riêng đi vào cuộc sống, các cấp, các ngành cần nhanh chóng làm tốt những việc sau đây:

- Cần có sự giải thích, hướng dẫn đồng bộ của các cơ quan có thẩm quyền để Điều 260 BLHS năm 2015 được hiểu và áp dụng một cách thống nhất đối với các cơ quan thực hiện chức năng tư pháp trên phạm vi cả nước.

- Cần mở các lớp tập huấn chung và tập huấn chuyên sâu về những điểm mới của BLHS năm 2015 nói chung và Điều 260 BLHS năm 2015 nói riêng, cho đội ngũ Điều tra viên, Kiểm sát viên, Thẩm phán và Hội thẩm.

- Tuyên truyền, phổ biến những nội dung cơ bản của BLHS năm 2015 đến mọi tầng lớp nhân dân trong xã hội để nâng cao hiểu biết, nhận thức cho nhân dân về những nội dung cơ bản của BLHS năm 2015.

- Tổ chức các cuộc thi về tìm hiểu các quy định của BLHS năm 2015 và các Luật, Bộ luật được Quốc Hội khóa XIII thông qua trong năm 2015.

3.2.4. Nâng cao năng lực Thẩm phán và Hội thẩm

Để nâng cao hiệu quả ADPL hình sự nói chung và pháp luật về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nói riêng, đối với đội ngũ Thẩm phán và Hội thẩm cần thực hiện các giải pháp như sau:

+ Đối với Thẩm phán:

- Nâng cao chất lượng của đội ngũ Thẩm phán trên cơ sở nâng cao chất lượng của hoạt động xét xử, lấy hoạt động xét xử làm trung tâm và trọng tâm là giải pháp xây dựng đội ngũ Thẩm phán trong sạch, vững mạnh về đạo đức và chuyên môn nghiệp vụ. Thường xuyên thực hiện công tác quy hoạch cán bộ, luân chuyển cán bộ, đảm bảo đủ biên chế để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ trước mắt cũng như lâu dài, đảm bảo tính liên tục, kế thừa và đồng đều về

chuyên môn nghiệp vụ, năng lực công tác của đội ngũ Thẩm phán.

- Thường xuyên kiểm tra chất lượng đội ngũ Thẩm phán về trình độ chuyên môn nghiệp vụ, năng lực công tác thông qua các phiên tòa rút kinh nghiệm để có kế hoạch đào tạo, bồi dưỡng nâng cao kiến thức pháp lý, kỹ năng nghiệp vụ cho đội ngũ Thẩm phán.

+ Đối với Hội thẩm: Nâng cao chất lượng đội ngũ Hội thẩm; đổi mới tiêu chuẩn tuyển chọn Hội thẩm, tiêu chuẩn của Hội thẩm phải đạt được trình độ nhất định về kiến thức pháp lý; có quy định bắt buộc về đào tạo, bồi dưỡng hàng năm cho Hội thẩm; hoàn thiện các quy định của pháp luật về Hội thẩm để đáp ứng yêu cầu nhiệm vụ.

3.2.5. Nâng cao chất lượng điều tra các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

Nâng cao năng lực, trình độ chuyên môn nghiệp vụ của đội ngũ Điều tra viên, Kiểm sát viên trong điều tra các vụ án hình sự nói chung và các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nói riêng.

Đào tạo các chức danh Điều tra viên, Kiểm sát viên với trình độ nhận thức pháp luật cao, hiểu biết một cách đúng đắn và sâu sắc các quy định của pháp luật, cũng như đường lối, chính sách của Đảng và lợi ích của công dân.

Cơ quan điều tra phải thu thập chứng cứ ban đầu đối với các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chặt chẽ, đúng quy định của pháp luật; Viện kiểm sát phải thực hành quyền công tố và kiểm sát giải quyết tin báo, tố giác về tội phạm ngay từ khi xảy ra vụ tai nạn giao thông.

3.2.6. Các giải pháp khác

Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với các cơ quan hoạt động tư

pháp, hoàn thiện cơ chế lãnh đạo của Đảng đối với công tác tư pháp nhằm bảo đảm vai trò lãnh đạo của Đảng đối với các cơ quan tư pháp về chính trị, tổ chức, cán bộ...

Hoàn thiện hệ thống văn bản hướng dẫn thi hành BLHS, BLTTHS nói chung và Điều 260 BLHS năm 2015 nói riêng về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

Tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra của cấp trên đối với cấp dưới trong hệ thống các cơ quan hoạt động tư pháp.

Xây dựng đội ngũ cán bộ tư pháp trong sạch, vững mạnh nhất là những cán bộ có chức danh tư pháp theo hướng đề cao quyền hạn và nâng cao trách nhiệm pháp lý; cụ thể hóa các tiêu chuẩn chính trị, phẩm chất đạo đức, trình độ chuyên môn nghiệp vụ và kinh nghiệm công tác đối với từng chức danh tư pháp.

Nâng cao chất lượng tranh tụng tại các phiên tòa xét xử, lấy kết quả tranh tụng tại phiên tòa làm căn cứ để phán quyết trong bản án.

Hoàn thiện cơ chế giám sát của các cơ quan dân cử và của nhân dân đối với hoạt động tư pháp, nhất là hoạt động xét xử của Tòa án.

Có chế độ, chính sách đãi ngộ hợp lý đối với các chức danh tư pháp để họ yên tâm công tác, chuyên tâm vào công việc chuyên môn.

Đầu tư thỏa đáng cơ sở vật chất, trang bị phương tiện kỹ thuật cho các cơ quan hoạt động tư pháp phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của từng cơ quan như Cơ quan điều tra, Viện kiểm sát và Tòa án.

Phối hợp với các cơ quan, ban ngành làm tốt công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật và thường xuyên xét xử lưu động các vụ án hình sự để nâng cao nhận thức pháp luật cho toàn xã hội.

Kết luận Chương 3

Để xây dựng hệ thống các giải pháp nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của pháp luật về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, trước hết phải quán triệt tư tưởng, quan điểm chỉ đạo của chiến lược cải cách tư pháp trong Nghị quyết số: 49-NQ/TW ngày 02 tháng 6 năm 2005, của Bộ Chính trị về “*Chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020*”.

Từ thực tiễn ADPL trong hoạt động xét xử các vụ án hình sự nói chung và các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nói riêng của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 trong thời gian qua cho thấy bên cạnh những kết quả đạt được vẫn còn một số hạn chế, thiếu sót nhất định. Do đó, các giải pháp pháp 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 trong thời gian tới phải đồng bộ, toàn diện phù hợp với tình hình, đặc điểm của địa bàn Quân khu 5. Trong đó, giải pháp nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ của những người tiến hành tố tụng hình sự, nhất là đội ngũ Thẩm phán và Hội thẩm là quan trọng hơn cả để góp phần nâng cao hiệu quả ADPL của Tòa án trong việc giải quyết các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

KẾT LUẬN

1. Tội phạm liên quan đến an toàn giao thông đường bộ đã được quy định khá sớm trong các văn bản QPPL hình sự và ngày càng được hoàn thiện. Kế thừa kỹ thuật lập pháp hình sự của những văn bản QPPL trước đây, BLHS năm 1985, BLHS năm 1999 và BLHS năm 2015 tiếp tục hoàn thiện quy định tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ với nội dung cụ thể, rõ ràng hơn cả về dấu hiệu định tội và dấu hiệu định khung hình phạt. Đây là cơ sở pháp lý thống nhất cho việc định tội danh và quyết định hình phạt trong thực tiễn xét xử của các Tòa án.

Tuy nhiên, QPPL của tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là quy phạm viện dẫn. Do đó, ít nhiều cũng gây khó khăn cho việc áp dụng trong thực tiễn. Điều đó đặt ra vấn đề cần nghiên cứu làm sáng tỏ những vấn đề lý luận và pháp luật của tội phạm này.

2. Qua khảo sát thực tiễn áp dụng các quy định của BLHS về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, thấy rằng: Mặc dù hoạt động ADPL của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 đã đạt được những kết quả nhất định, tỷ lệ án được đưa ra xét xử chiếm tỷ lệ cao, đảm bảo xét xử đúng người, đúng tội, đúng pháp luật, không bỏ lọt tội phạm và không làm oan người vô tội, đảm bảo công lý, công bằng trong hoạt động tư pháp. Tuy nhiên, do nhiều nguyên nhân khách quan và chủ quan khác nhau nên hoạt động ADPL trong xét xử các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong thời gian qua vẫn còn những hạn chế, sai sót nhất định trong việc định tội danh, quyết định hình phạt cần phải được khắc phục.

3. Để xây dựng hệ thống các giải pháp 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 trước hết cần phải quán triệt mục tiêu, quan điểm chỉ đạo được đề ra trong chiến lược cải cách tư pháp của nước ta từ nay đến năm 2020.

Từ thực tiễn áp dụng các quy định của pháp luật hình sự trong xét xử các vụ án hình sự về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ của các Tòa án quân sự khu vực - Quân khu 5 cho thấy, bên cạnh những kết quả đã đạt được thì vẫn còn một số hạn chế, thiếu sót nhất định. Nguyên nhân của những hạn chế, thiếu sót đó rất đa dạng, có cả nguyên nhân khách quan và nguyên nhân chủ quan. Do vậy, tác giả đã đưa ra các giải pháp cơ bản nâng cao hiệu quả ADPL về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như: hoàn thiện quy định của BLHS về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; hoàn thiện một số quy định của BLTTHS; quán triệt và hướng dẫn áp dụng Điều 260 của BLHS năm 2015 về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ; Nâng cao năng lực của đội ngũ Thẩm phán và Hội thẩm cũng như nâng cao chất lượng điều tra các vụ án về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ...

Với khả năng và thời gian nghiên cứu có hạn, nội dung của Luận văn không thể tránh khỏi những sai sót nhất định. Do vậy, với tinh thần học hỏi, cầu tiến, tác giả rất mong nhận được sự góp ý, trao đổi của quý thầy cô, các nhà khoa học, các nhà hoạt động thực tiễn... để tác giả có thể tiếp tục hoàn thiện hơn đối với đề tài này trong tương lai. Qua đây, tác giả cũng muốn bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến PGS.TS. Trần Văn Độ, người hướng dẫn khoa học và các thầy giáo, cô giáo đã hỗ trợ, giúp đỡ để tác giả có thể hoàn thành Luận văn này.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Chính trị (2002), *Nghị quyết số: 08-NQ/TW ngày 02/01/2002 về một số nhiệm vụ trọng tâm công tác tư pháp trong thời gian tới*, Hà Nội.
2. Bộ Chính trị (2005), *Nghị quyết số: 49-NQ/TW ngày 02/6/2005 về chiến lược cải cách tư pháp đến năm 2020*, Hà Nội.
3. Bộ Công an-Bộ Quốc phòng-Bộ Tư pháp-VKSNDTC-TANDTC (2013), *Thông tư liên tịch số: 09/2013/TTLT-BCA-BQP-BTP-VKSNDTC-TANDTC ngày 28/8/2013 hướng dẫn áp dụng một số quy định tại Chương XIX của BLHS về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông*, Hà Nội.
4. Bộ Giao thông vận tải (2015), *Thông tư số: 91/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 Quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ*, Hà Nội.
5. Bộ Tư pháp (1957), *Tập luật lệ tư pháp*, Hà Nội.
6. Hội đồng thẩm phán TANDTC (2003), *Nghị quyết số: 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003*, Hà Nội.
7. Hội đồng thẩm phán TANDTC (2006), *Nghị quyết số: 01/2006/NQ-HĐTP ngày 12/5/2006*, Hà Nội.
8. Hội đồng thẩm phán TANDTC (2007), *Nghị quyết số: 01/2007/NQ-HĐTP ngày 02/10/2007*, Hà Nội.
9. Hội đồng thẩm phán TANDTC (2013), *Nghị quyết số: 01/2013/NQ-HĐTP ngày 06/11/2013*, Hà Nội.
10. Đinh Văn Quế (2012), *Bình luận khoa học Bộ luật hình sự, Phần các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Nxb Lao động, Hà Nội.
11. Quốc Hội (1985), *BLHS năm 1985 của nước Cộng hòa XHCN Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.

12. Quốc Hội (1999), *BLHS năm 1999 của nước Cộng hoà XHCN Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
13. Quốc Hội (2001), *Luật giao thông đường bộ năm 2001 của nước Cộng hoà XHCN Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
14. Quốc Hội (2003), *Bộ luật tổ tụng hình sự năm 2003 của nước Cộng hoà XHCN Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
15. Quốc Hội (2008), *Luật giao thông đường bộ năm 2008 của nước Cộng hoà XHCN Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
16. Quốc Hội (2013), *Hiến pháp năm 2013 của nước Cộng hoà XHCN Việt Nam*, Nxb. Chính trị quốc gia, Hà Nội.
17. Quốc Hội (2015), *BLHS năm 2015 của nước Cộng hoà XHCN Việt Nam*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
18. Tòa án quân sự Quân khu 5 (2011, 2012, 2013, 2014, 2015), *Báo cáo tổng kết công tác năm*, Thành phố Đà Nẵng.
19. Trường Đại học luật Hà Nội (2006), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam*, Tập 1, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
20. Trường Đại học luật Hà Nội (2006), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam*, Tập 2, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
21. Phùng Thế Vác-Trần Văn Luyện-Phạm Thanh Bình-Nguyễn Đức Mai-Nguyễn Sỹ Đại-Nguyễn Mai Bộ (2001), *Bình luận khoa học BLHS năm 1999*.
22. Viện kiểm sát quân sự Quân khu 5 (2011, 2012, 2013, 2014, 2015), *Báo cáo tổng kết công tác năm*, Thành phố Đà Nẵng.
23. Viện nghiên cứu khoa học pháp lý (1992), *Bình luận khoa học BLHS năm 1985*.

24. Võ Khánh Vinh (chủ biên, 2002), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam, Phần chung, Đại học Huế-Trung tâm đào tạo từ xa*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
25. Võ Khánh Vinh (chủ biên, 2014), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam, Phần các tội phạm*, Nxb khoa học xã hội, Hà Nội.
26. Võ Khánh Vinh (chủ biên, 2014), *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam, Phần chung*, Nhà xuất bản khoa học xã hội, Hà Nội
27. Võ Khánh Vinh (1996), *Quyết định hình phạt trong luật hình sự Việt Nam, Tội phạm học, Luật hình sự, Luật Tố tụng hình sự*, Nxb Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
28. Võ Khánh Vinh (2013), *Giáo trình Tội phạm học*, NXB Công an nhân dân, Hà Nội.
29. Võ Khánh Vinh (2013), *Lý luận chung về định tội danh*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.