

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

**HỒ NGỌC LINH**

**TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA**  
**GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THEO PHÁP LUẬT HÌNH SỰ**  
**VIỆT NAM TỪ THỰC TIỄN QUẬN SƠN TRÀ**  
**THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC**

**HÀ NỘI, năm 2018**

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

**HỒ NGỌC LINH**

**TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA**  
**GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THEO PHÁP LUẬT HÌNH SỰ**  
**VIỆT NAM TỪ THỰC TIỄN QUẬN SƠN TRÀ**  
**THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

**Chuyên ngành : Luật Hình sự và Tố tụng hình sự**

**Mã số : 838.01.04**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC**

**NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC:**

**PGS.TS. HỒ SỸ SƠN**

**HÀ NỘI, năm 2018**

## LỜI CAM ĐOAN

*Tác giả xin cam đoan rằng số liệu và kết quả nghiên cứu trong luận văn Thạc sĩ Luật học “Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự Việt Nam từ thực tiễn Quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng” là hoàn toàn trung thực và không trùng lặp với các đề tài khác trong cùng lĩnh vực. Các thông tin, tài liệu trình bày trong luận văn đã được ghi rõ nguồn gốc. Luận văn này là công trình nghiên cứu của cá nhân tôi dưới sự hướng dẫn khoa học của PGS.TS. Hồ Sỹ Sơn.*

Tác giả xin hoàn toàn chịu trách nhiệm về lời cam đoan này.

**Tác giả luận văn**

**Hồ Ngọc Linh**

## MỤC LỤC

<b>MỞ ĐẦU</b> .....	1
<b>CHƯƠNG 1. NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</b> .....	9
1.1. Khái niệm và các dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ .....	9
1.2 Quy định của pháp luật hình sự Việt Nam về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ .....	20
Tiểu kết chương 1 .....	36
<b>CHƯƠNG 2. THỰC TIỄN ÁP DỤNG QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI QUẬN SƠN TRÀ, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG</b> 37	
2.1. Khái quát tình hình xét xử tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại Quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng .....	37
2.2. Thực tiễn định tội danh tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án tại quận Sơn trà, thành phố Đà Nẵng .....	40
2.3. Thực tiễn quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng .....	44
Tiểu kết chương 2 .....	50
<b>CHƯƠNG 3. CÁC YÊU CẦU VÀ GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM ÁP DỤNG ĐÚNG QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI QUẬN SƠN TRÀ, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG</b> .....	51
3.1. Yêu cầu đảm bảo áp dụng đúng quy định của pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng .....	51
3.2. Các giải pháp đảm bảo áp dụng đúng quy định của pháp luật hình sự về xử lý tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ .....	55
<b>KẾT LUẬN</b> .....	65
<b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO</b>	

## DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

<b>Từ viết tắt</b>	<b>Nghĩa</b>
ATGT	An toàn giao thông
BLHS	Bộ Luật Hình sự
BLTTHS	Bộ luật Tố tụng hình sự
CTTP	Cấu thành tội phạm
GTĐB	Giao thông đường bộ
TAND	Tòa án nhân dân
TANDTC	Tòa án nhân dân tối cao
TNHS	Trách nhiệm hình sự
VKSND	Viện kiểm sát nhân dân
XHCN	Xã hội chủ nghĩa

## DANH MỤC CÁC BẢNG

Bảng 2.1. Tình hình tai nạn GTĐB và va chạm giao thông trên địa bàn Quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng từ năm 2013 đến năm 2017.....	38
Bảng 2.2. Số vụ và số bị cáo phạm tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ (Điều 260 Bộ luật hình sự 2015) từ 2013 – 2017.....	39
Bảng 2.3. Cơ cấu hình phạt Tòa án áp dụng khi xét xử sơ thẩm tội “vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ” .....	46
Bảng 2.4. Tỷ lệ bị cáo được Tòa án sơ thẩm cho hưởng án treo trên tổng số bị cáo bị xử phạt tù không quá 3 năm trên địa bàn Quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng giai đoạn từ năm 2013 đến năm 2017 .....	46

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Cùng với tiến trình đổi mới của đất nước, quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng đã không ngừng phấn đấu đạt được nhiều thành tựu trong quá trình phát triển Bên cạnh đó, quận Sơn Trà cũng đang phải đối mặt với nhiều khó khăn và thách thức, một trong số đó là tình hình tội phạm nói chung và tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng đang diễn biến phức tạp, tác động xấu đến tình hình an ninh, trật tự và sự phát triển kinh tế xã hội của quận Sơn Trà cũng như của Thành phố Đà Nẵng .

Theo số liệu của Ủy ban nhân dân thành phố Đà Nẵng, tình hình trật tự ATGT trên địa bàn có những diễn biến phức tạp, tuy số vụ TNGT có giảm nhưng chưa bền vững, số người chết vẫn ở mức cao, cụ thể năm 2017 toàn thành phố xảy ra 322 vụ TNGT làm chết 69 người, bị thương 217 người, trong đó quận Sơn Trà xảy ra 27 vụ TNGT làm chết 22 người.

Tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn chủ yếu là do chủ thể điều khiển phương tiện giao thông đường bộ; chạy quá tốc độ, điều khiển phương tiện trong tình trạng say rượu, bia hay dùng các chất kích thích khác, cũng như người đi bộ đi không đúng phần đường, làn đường, chuyển hướng không chú ý quan sát, cản trở các phương tiện giao thông gây tai nạn.

Trong những năm qua, Tòa án nhân dân quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng đã cùng với các cơ quan bảo vệ pháp luật khác thực hiện nhiều biện pháp tích cực trong công tác phòng, chống tội phạm. Quá trình xét xử các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhìn chung là nghiêm minh, góp phần tích cực cho hoạt động phòng, chống tội phạm, bước đầu

giảm được số vụ và số người chết, bị thương, nâng cao hiệu lực của bộ máy Nhà nước về vấn đề này.

Tuy vậy, thực tiễn cho thấy, hoạt động phòng, chống tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà vẫn còn một số tình trạng thụ động, thiếu tính khoa học và thiếu cơ sở pháp lý cần thiết. Trong thực tiễn áp dụng pháp luật hình sự, một số dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ chưa được làm rõ cũng như định tội danh xử lý trách nhiệm hình sự chưa được đúng.

Để hoạt động phòng, chống tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà có hiệu quả, đòi hỏi các cơ quan bảo vệ pháp luật, đặc biệt Tòa án, Viện kiểm sát, công an phải có giải pháp đúng đắn, có giá trị pháp lý cao, có cơ sở khoa học về định tội danh và xác định trách nhiệm hình sự đối với đối tượng vi phạm. Đồng thời, phải có cơ chế phối kết hợp đồng bộ giữa các cơ quan bảo vệ pháp luật cũng như các cơ quan, ban ngành có liên quan. Không ngừng nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ phẩm chất của đội ngũ cán bộ công chức cơ quan pháp luật trong quá trình xử tội vi phạm quy định về vấn đề này.

Để thực hiện được yêu cầu trên, đòi hỏi phải trang bị cơ sở nền tảng pháp lý cần thiết và có giải pháp thiết thực cho cán bộ cơ quan bảo vệ pháp luật của quận Sơn Trà trong hoạt động đấu tranh với tội vi phạm quy định tham gia giao thông trên địa bàn quận Sơn Trà. Tuy nhiên, cho đến nay vẫn chưa có công trình nào nghiên cứu một cách toàn diện, cụ thể tội vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà. Do vậy, xuất phát từ vị trí công tác tại Công an Quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng, tôi mạnh dạn chọn đề tài: *“Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ từ thực tiễn quận Sơn Trà thành phố Đà Nẵng”* để nghiên cứu làm



luận văn cao học với mong muốn góp phần của mình vào việc nâng cao hiệu quả hoạt động đấu tranh phòng, chống tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng thời gian tới.

## **2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài**

Cho đến nay đã có khá nhiều công trình nghiên cứu đề cập đến các vấn đề liên quan đến tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Cụ thể như:

- Ngô Huy Ngọc (1996), *Những biện pháp phòng ngừa tội phạm xâm phạm trật tự an toàn GTĐB tại thành phố Hà Nội*, Luận văn thạc sĩ luật học.

- Bùi Kiên Quốc (2001), *Các biện pháp đấu tranh phòng, chống tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ ở Thủ đô Hà Nội*, Luận văn tiến sĩ luật học.

- Phạm Thị Thanh Thảo (2008), *Đấu tranh phòng chống tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ tại tỉnh Long An*, Luận văn tiến sĩ luật học.

- Ngô Hoàng Huy (2010), *Đấu tranh phòng chống tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ trên địa bàn tỉnh Tiền Giang và Bến Tre*. Luận văn thạc sĩ.

- Nguyễn Văn Nghiệp (2011), *Phòng ngừa tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ trên địa bàn tỉnh Lâm Đồng*, Luận văn thạc sĩ.

- Nguyễn Thế Anh (2013), *Đấu tranh phòng chống tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Bình* - Nguyễn Thị Hồng Nhung (2015), *Phòng ngừa tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ trên địa bàn tỉnh Quảng Ninh*, Luận văn thạc sĩ luật học.

Bên cạnh đó còn có các giáo trình giảng dạy tại các trường Đại học gồm:

- GS.TS. Võ Khánh Vinh (2013), *Chương X: Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Trong sách: *Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam – Phần các tội phạm*, do GS.TS. Võ Khánh Vinh chủ biên, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.

- TS. Cao Thị Oanh (chủ biên) (2010), *Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam – Phần các tội phạm*, Nxb Giáo dục Việt Nam, Hà Nội. Tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ theo pháp luật hình sự Việt Nam ở Nghệ An của Mai Thế Cần.

Ngoài ra, thời gian qua đã có nhiều bài báo đăng trên các tạp chí quốc gia về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đường bộ. Tình hình vi phạm về quy định tham gia giao thông đường bộ đường bộ ở Quảng Bình của Phạm Văn Bảy – Tạp chí Khoa học 2011 bàn về tội vi phạm GTĐB theo Bộ luật hình sự năm 2015 Lê Văn Luật (2011), *Xác định lỗi khi định tội danh và quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ một số vấn đề lý luận và thực tiễn*, Tòa án nhân dân, tr. 10-14

Lê Văn Meo (2013), *Trần Thị H. Phạm tội quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ*, Tòa án nhân dân, tr.27-28

Cao Việt Cường (2014), *Một số kiến nghị nhằm hoàn thiện quy định tại Điều 202 BLHS 1999 tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ*, Tòa án nhân dân, Tòa án nhân dân tối cao, tr. 18-20.

Có thể khẳng định các công trình trên tập trung chủ yếu nghiên cứu về hoạt động đấu tranh đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông, chưa tập trung nêu lên thực trạng, phân tích hạn chế bất cập, nguyên nhân để

đưa ra giải pháp đấu tranh phòng, chống tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ có tính thực thi cao.

Tác giả nhận thấy việc nghiên cứu tội vi phạm quy định vấn đề này theo pháp luật hình sự Việt Nam từ thực tiễn quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng còn là vấn đề đang còn bỏ ngỏ, cần thiết phải được đặt ra và đi sâu nghiên cứu.

### **3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu**

#### *3.1. Mục đích nghiên cứu:*

Bằng việc phân tích những vấn đề lý luận và pháp luật cũng như thực trạng tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự Việt Nam trên địa bàn quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng trong 5 năm (2013 - 2017) luận văn đề xuất các giải pháp bảo đảm áp dụng đúng pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ ở quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng thời gian đến.

#### *3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu:*

Để đạt được mục đích nêu trên, luận văn thực hiện các nhiệm vụ:

Phân tích khái niệm và các dấu hiệu pháp lý cũng như các quy định pháp luật về tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

Phân biệt tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ với một số tội phạm khác được quy định trong Bộ luật hình sự Việt Nam.

Đánh giá thực trạng định tội danh và quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà thành phố Đà Nẵng, chỉ ra những hạn chế bất cập trong áp dụng pháp luật hình sự để định tội danh và quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà thời gian qua.

Lập luận và đề xuất các giải pháp đảm bảo áp dụng đúng pháp luật hình sự xử lý tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ ở quận Sơn Trà thời gian tới.

#### **4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

##### *4.1. Đối tượng nghiên cứu*

Đối tượng nghiên cứu là Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ theo pháp luật hình sự Việt Nam từ thực tiễn quận Sơn Trà thành phố Đà Nẵng trong 5 năm (2013 - 2017). Luận văn lấy các quan điểm khoa học được nêu trong khoa học Luật hình sự, các quy định của pháp luật hình sự, thực tiễn định tội danh và quyết định hình phạt tại quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng để nghiên cứu đề tài.

##### *4.2. Phạm vi nghiên cứu*

Đề tài luận văn được nghiên cứu theo chuyên ngành Luật hình sự và tố tụng hình sự. Không gian nghiên cứu được giới hạn tại địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng. Thời gian nghiên cứu được xác định từ năm 2013 đến năm 2017. Thực tiễn áp dụng quy định của pháp luật hình sự bao gồm nhiều nội dung. Tuy nhiên luận văn chỉ đề cập đến định tội danh và quyết định hình phạt của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng đối với tội nói trên.

#### **5. Cơ sở lý luận và phương pháp nghiên cứu**

##### *5.1. Cơ sở lý luận*

Quá trình hoàn thành luận văn, tác giả dựa trên cơ sở phương pháp luận của chủ nghĩa Mác-Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh với phép duy vật biện chứng và phép duy vật lịch sử. Dựa vào quan điểm, chính sách, pháp luật của Đảng và Nhà nước ta để nhìn nhận, đánh giá và giải quyết các vấn đề lý luận chung về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, về

định tội danh và áp dụng TNHS đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ để từ đó phân tích lập luận có tính hệ thống, logic

### *5.2. Phương pháp nghiên cứu*

Để thực hiện luận văn tác giả đã sử dụng tổng hợp các phương pháp nghiên cứu như: phương pháp phân tích, so sánh, lý luận gắn thực tế, phương pháp thống kê, phương pháp điều tra xã hội học và một số phương pháp khác liên quan để nghiên cứu đề chuyên ngành Luật hình sự.

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

### *6.1. Ý nghĩa lý luận*

Những vấn đề lý luận chung về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cũng như những quy định pháp luật về tội vi phạm các quy định tham gia giao thông đường bộ. Các vấn đề về định tội danh, áp dụng TNHS đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Trên cơ sở nghiên cứu lý luận liên quan đến vấn đề này và kinh nghiệm thực tiễn trong công tác xét xử về tội vi phạm này tác giả đã làm sáng tỏ những vấn đề lý luận về tội vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ cũng như cung cấp một số kiến thức cơ bản về nội dung vi phạm tham gia giao thông đường bộ để góp phần hoàn thiện hơn vai trò của các cơ quan, bảo vệ pháp luật trong hoạt động phòng, chống xử lý tội phạm quy định tham gia giao thông đường bộ.

### *6.2. Ý nghĩa thực tiễn*

Kết quả nghiên cứu của luận văn có thể được dùng làm tài liệu tham khảo cho các cơ quan, cá nhân tiến hành tố tụng (Thẩm phán, HTND, Kiểm sát viên, Luật sư.) các cơ quan bảo vệ pháp luật, cơ quan quản lý nhà nước ở quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng và các địa phương khác sử dụng làm tài

liệu tham khảo, áp dụng trong hoạt động phòng, chống tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ theo Luật hình sự đã quy định.

## **7. Kết cấu của luận văn**

Ngoài phần mở đầu, danh mục tài liệu tham khảo và kết luận chung, luận văn gồm có ba chương

- Chương 1: Những vấn đề lý luận và pháp luật hình sự Việt Nam về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

- Chương 2: Thực tiễn áp dụng các quy định của pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về giao thông đường bộ tại quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng.

- Chương 3: Các yêu cầu và giải pháp đảm bảo áp dụng đúng pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ ở quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng.

# CHƯƠNG 1

## NHỮNG VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VÀ PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

### **1.1. Khái niệm và các dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ**

#### ***1.1.1. Khái niệm về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ***

Việc xử lý tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đã được Nhà nước ta chú trọng, nhưng cho đến nay vẫn chưa có sự thống nhất cao về khái niệm tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ dưới góc độ Luật hình sự. Để xác định đúng quy định của pháp luật hình sự đáp ứng yêu cầu của công cuộc đấu tranh phòng, chống tội phạm này, trước hết cần phải làm sáng tỏ khái niệm tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

Trong hệ thống pháp luật, đặc biệt là pháp luật hình sự tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ được xác định bao gồm các dấu hiệu sau: 1) Phải có hành vi nguy hiểm cho xã hội; 2) Phải được quy định trong BLHS; 3) Phải do người có đủ điều kiện chủ thể (năng lực TNHS) thực hiện; 4) Phải có lỗi vô ý xâm phạm tính mạng, sức khỏe, tài sản, các quyền và lợi ích hợp pháp khác của công dân. Trong nội dung Điều 202 BLHS 1999, nhà làm luật nước ta cũng đã xác định tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhưng chưa chi tiết, cụ thể mà chỉ thông qua những dấu hiệu của tội phạm này của các đối tượng tham gia giao thông đường bộ. Luật hình sự và các luật liên quan về GTĐB cũng đã khẳng định người nào tham gia giao thông đường bộ bao gồm cả người điều khiển phương tiện, người đi bộ hoặc dắt súc vật trên đường đi bộ cũng như để những chướng ngại vật cản trở

GTĐB vi phạm quy định gây hậu quả đến tính mạng con người cũng như thiệt hại tài sản lớn ảnh hưởng nghiêm trọng cho sức khỏe, thì phạm tội về quy định đường bộ tham gia giao thông”[30]. Trên cơ sở nhận thức và quy định của pháp luật hình sự, về khái niệm tội phạm tại Điều 8 BLHS năm 2015 và các dấu hiệu pháp lý được ghi nhận tại điều 260 BLHS năm 2015 tội phạm vi phạm quy định về tham gia GTĐB có thể được hiểu là hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ do người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người dẫn dắt súc vật và người đi bộ trên đường bộ thực hiện gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là hành vi của người đi bộ hoặc điều khiển phương tiện đường bộ vi phạm quy định về an toàn GTĐB, do người có năng lực trách nhiệm hình sự và đủ tuổi chịu trách nhiệm hình sự thực hiện một cách vô ý, gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Theo quy định tại Điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015, tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ được quy định như sau:

*“1. Người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn GTĐB 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.

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;

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 201% trở lên;

d) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.

4. Người tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn GTĐB 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 GTĐB 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”[30].*

Như vậy, tội vi phạm quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ được hiểu là hành vi của người điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ đã không thực hiện, thực hiện không đúng, không đầy đủ các quy định pháp luật GTĐB trong việc tham gia giao thông đường bộ đường bộ. Tham gia giao thông đường bộ đường bộ bao gồm:

Tham gia giao thông đường bộ cơ giới đường bộ: gồm xe ô tô, máy kéo, xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh, xe gắn máy và các loại xe tương tự, kể cả xe cơ giới dùng cho người tàn tật.

Đối với người đi bộ do hành vi không chấp hành các quy định ,có hành động đi ra lòng đường hoặc chạy qua đường một cách tự ý tùy tiện gây hậu quả nghiêm trọng cũng như dẫn súc vật đi không theo đúng quy định hoặc mang theo các đồ vật kông kênh dẫn đến cản trở cá phương giao thông gây hậu quả.

### ***1.1.2 . Các dấu hiệu pháp lý của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ***

Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông gồm người điều khiển xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ. Người đi bộ, hoặc dắt súc vật hoặc gánh vác đồ đạc cản trở giao thông gây hậu quả do vậy cần phải xác định một cách cụ thể dấu hiệu pháp lý của tội phạm này trong điều kiện tham gia giao thông đường bộ, cụ thể là:

*\* Khách thể của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ*

Khách thể của tội phạm là những quan hệ xã hội được pháp luật hình sự xác lập, bảo vệ và bị tội phạm xâm hại. Việc xác định khách thể của tội phạm có ý nghĩa lớn đối với việc định tội danh cũng như truy cứu trách nhiệm hình sự và quyết định hình phạt đối với hành vi nguy hiểm cho xã hội. Khách thể của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là sự an toàn hoạt động tham gia giao thông đường bộ, an toàn tính mạng, sức khỏe, tài sản của nhà nước và các chủ thể khác trong xã hội. Để có cơ sở cho việc nhận thức, khách thể của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cần tập trung các dấu hiệu: Tham gia giao thông đường bộ là hành vi thực hiện chức năng vận động của các phương tiện, người đi bộ.

Khách thể loại của tội phạm là một nhóm quan hệ xã hội cùng tính chất được một nhóm các quy phạm pháp luật hình sự bảo vệ và bị một nhóm tội phạm xâm hại. Nó được xác định qua tên gọi của chương trong BLHS năm 2015. Ngoài tên gọi của chương, khách thể loại còn là thể được xác định thông qua việc chỉ dẫn các mục hoặc quy định trong các điều luật cụ thể. Khách thể trực tiếp là quan hệ xã hội cụ thể hoặc một nhóm quan hệ xã hội cụ thể được một quy phạm pháp luật hình sự bảo vệ và bị một tội phạm trực tiếp xâm hại.

Xuất phát từ nhận thức về khách thể của tội phạm như trên, có thể xác định khách thể của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đó là “*Sự an toàn của hoạt động giao thông vận tải đường bộ, an toàn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của Nhà nước, của các chủ thể khác trong xã hội*” [53, tr.147].

Tuy nhiên, không phải hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nào cũng đều bị coi là tội phạm. Hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ bị xử lý về hình sự khi sự vi phạm đó có tính nguy hiểm đáng kể cho xã hội, nghĩa là đã gây thiệt hại về tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng đến 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.

*\* Mặt khách quan của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ*

Mặt khách quan của tội phạm được hiểu là mặt bên ngoài của tội phạm, bao gồm biểu hiện của tội phạm diễn ra trong thế giới khách quan. Theo quan điểm truyền thống, mặt khách quan của tội phạm bao gồm: hành vi nguy hiểm cho xã hội, hậu quả nguy hiểm cho xã hội và mối quan hệ nhân quả giữa hành vi và hậu quả. Ngoài ra còn có những dấu hiệu khác, mang tính không bắt buộc gắn liền với hành vi phạm tội như công cụ, phương tiện, phương pháp, thủ đoạn, địa điểm và hoàn cảnh phạm tội.

Người phạm tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đã có hành vi vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ như sau:

- Không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định.
- Trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác.
- Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn

- Đi bộ không đúng quy định làn đường, hoặc dẫn súc vật đi tùy tiện không theo đúng quy định

- Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông.

- Gây hậu quả rất nghiêm trọng.

- *Hậu quả của tội phạm*

Hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Đó là gây thiệt hại đến tính mạng là làm người khác bị chết, bị thương, cũng như gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe hoặc tài sản của người khác. Đây là hậu quả gây ra mà không gì bù đắp được. Nếu hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ mà chưa gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm, (trừ trường hợp quy định tại khoản 4 điều Điều 260 BLHS năm 2015)

Từ nhận thức trên, có thể hiểu mặt khách quan của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là những biểu hiện của tội vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ ra thế giới khách quan. Cụ thể:

- Hành vi nguy hiểm cho xã hội

Hành vi phạm tội là dấu hiệu khách quan bắt buộc của tất cả các CTPP và là dấu hiệu cơ bản, trung tâm trong mặt khách quan của mọi tội phạm nói chung và tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nói riêng. Một hành vi đã thực hiện chỉ được coi là hành vi phạm tội, nếu nó thỏa mãn đầy đủ các đặc điểm đã được quy định trong pháp luật hình sự.

“Hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông đường bộ quy định tại khoản 1 Điều 260 BLHS năm 2015 được hiểu là hành vi không thực hiện hoặc thực hiện không đúng các

quy tắc GTĐB và hành vi này phải là nguyên nhân trực tiếp gây ra hậu quả về tính mạng, sức khỏe và tài sản” [31, tr4].

Để làm rõ hành vi khách quan của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, cần hiểu một số khái niệm có liên quan đến tội phạm này. Theo quy định của Luật GTĐB thì những khái niệm sau đây được hiểu như sau:

*Đường bộ* gồm đường, cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ.

*Phương tiện giao thông đường bộ* gồm tham gia giao thông đường bộ cơ giới đường bộ, tham gia giao thông đường bộ thô sơ đường bộ.

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

*Tham gia giao thông đường bộ thô sơ đường bộ* (sau đây gọi là xe thô sơ) gồm xe đạp (kể cả xe đạp máy), xe xích lô, xe lăn dùng cho người khuyết tật, xe súc vật kéo và các loại xe tương tự.

*Xe máy chuyên dùng* gồm 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 có tham gia giao thông đường bộ.

*Phương tiện tham gia giao thông đường bộ* gồm tham gia giao thông đường bộ đường bộ và xe máy chuyên dùng.

*Người tham gia giao thông* gồm người điều khiển, người sử dụng phương tiện tham gia giao thông đường bộ; người điều khiển, dẫn dắt súc vật; người đi bộ trên đường bộ.

*Người điều khiển phương tiện* gồm người điều khiển xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ.

*Người lái xe* là người điều khiển xe cơ giới.

Điều 39 Luật GTĐB đã phân loại đường bộ như sau: Mạng lưới đường bộ được chia thành sáu hệ thống, gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng [35].

Có thể nói, để xác định hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của người tham gia giao thông đường bộ đã đến mức truy cứu TNHS hay chưa cần phải căn cứ vào các quy định của Luật GTĐB và các văn bản hướng dẫn thi hành của các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền để xem xét. Hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thường tập trung ở chỗ người tham gia giao thông đường bộ phải nhận thức được sự an toàn về mặt kỹ thuật theo quy định trên đây, nếu vi phạm mà đó là nguyên nhân gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác và thỏa mãn đủ các dấu hiệu CTTP, thì phải chịu TNHS theo quy định tại Điều 260 BLHS 2015.

Tuy nhiên, nếu sai sót về mặt kỹ thuật mà người tham gia giao thông đường bộ không thể biết được và pháp luật cũng không buộc họ phải nhận biết những lỗi kỹ thuật đó thì trong trường hợp này, nếu có gây ra thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác thì họ không phải chịu TNHS

Để xác định hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ không chỉ căn cứ vào các quy định của Bộ luật hình sự mà phải căn cứ vào các quy định tại Luật GTĐB và các văn bản hướng dẫn của các cơ quan có thẩm quyền.

Hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Thiệt hại đó là làm chết người, gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe người khác trong tỷ lệ quy định hoặc thiệt hại tài sản tính bằng tiền được quy định theo từng cấu thành tội phạm của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông

đường bộ tại Điều 260 BLHS năm 2015

Khi xác định thiệt hại tài sản cho người khác cần chú ý:

Chỉ những thiệt hại do hành vi vi phạm các quy định về điều khiển tham gia giao thông đường bộ trực tiếp gây ra, còn những thiệt hại gián tiếp không tính là thiệt hại để xác định trách nhiệm hình sự đối với người phạm tội như: Do bị thương nên phải chi phí cho việc điều trị và các khoản chi phí khác (mất thu nhập, làm chân giả, tay giả, mắt giả...). Mặc dù người phạm tội vẫn phải bồi thường về các thiệt hại này nhưng không tính để xác định trách nhiệm hình sự đối với hành vi phạm tội.

Thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản là thiệt hại mà người phạm tội gây ra cho người khác nên khi xác định không tính thiệt hại mà người phạm tội gây ra cho chính mình. Nếu người phạm tội gây hậu quả rất nghiêm trọng hoặc hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo khoản 2 hoặc khoản 3 của điều luật.

Ngoài hành vi khách quan, hậu quả do hành vi phạm tội gây ra, đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, nhà làm luật còn quy định một số dấu hiệu khách quan khác là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm như: Phương tiện giao thông; địa điểm (nơi vi phạm là công trình GTĐB)... Việc xác định các dấu hiệu khách quan này là rất quan trọng, là dấu hiệu để phân biệt giữa tội phạm này với các tội vi phạm an toàn giao thông khác.

Mặt khác, còn có những dấu hiệu khách quan khác như: *Đường bộ, công trình đường bộ, đất của đường bộ, hành lang an toàn đường bộ, phần đường xe chạy, làn đường, khổ giới hạn của đường bộ, đường phố, dải phân cách, đường cao tốc* . v.v... Các yếu tố này cũng rất quan trọng khi xác định hành vi vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ.



*\* Chủ thể của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ*

Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nếu được quy định tại khoản 1 Điều 260 BLHS là tội phạm nghiêm trọng; quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 260 BLHS là tội phạm rất nghiêm trọng; quy định tại khoản 4,5 Điều 260 BLHS là tội phạm ít nghiêm trọng.

Theo quy định tại Điều 12 BLHS năm 2015 người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải chịu trách nhiệm hình sự về tội phạm này.

Do vậy, chủ thể của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đường bộ quy định tại các khoản 1, khoản 2, khoản 3,4 và khoản 5 Điều 260 BLHS là người từ đủ 16 tuổi trở lên có đủ năng lực trách nhiệm hình sự. Chủ thể của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ không phải là chủ thể đặc biệt, nhưng phải là người tham gia giao thông đường bộ mới là chủ thể của tội vi phạm này. Như vậy chủ thể của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ phải có đủ các điều kiện: Có năng lực hình sự, có đủ tuổi theo luật quy định, trực tiếp tham gia giao thông đường bộ. Việc xác định các dấu hiệu đặc trưng đó của chủ thể của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ cho phép định tội danh và quyết định hình phạt một cách đúng đắn đối với người phạm tội.

Người có đủ năng lực trách nhiệm hình sự là người có đủ khả năng nhận thức được tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi mà mình thực hiện, có khả năng điều khiển hành vi theo hướng có lợi hay không có lợi cho xã hội, hoặc có khả năng xử sự khác không gây nguy hiểm cho xã hội.

*\* Mặt chủ quan của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ*

Mặt chủ quan của tội phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là mặt bên trong của tội phạm thể hiện thái độ tâm lý của người phạm tội đối với hành vi ngày càng nguy hiểm 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. Mặt chủ quan

của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ thể hiện thông qua dấu hiệu tâm lý: Lỗi động cơ, mục đích, được thể hiện trên ý nghĩa khác nhau, dấu hiệu tội lỗi cho việc thái độ tâm lý của người phạm tội đó về hành vi nguy hiểm cho xã hội và hậu quả cho hành vi gây ra. Động cơ là, động lực thúc đẩy người phạm tội thực hiện hành vi nguy hiểm cho xã hội. Mục đích người phạm tội hướng tới.

Người phạm tội không những thực hiện hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông GTĐB mà còn có ý thức tùy tiện, vô ý (dẫn đến gây tai nạn giao thông, vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì câu thả).

Người phạm tội mặt dù thấy trước hành vi của mình có thể gây ra hậu quả nguy hại cho xã hội, nhưng cho rằng hậu quả đó sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn ngừa được.

Dấu hiệu lỗi vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ của người phạm tội được thể hiện thông qua hành vi thái độ, sự nhận thức thiếu tính logic, lẫn lộn giữa hành vi vô lý và hành vi coi thường mọi người, xã hội và coi thường pháp luật.

Hiện nay, trên một số sách báo có đề cập đến hình thức “*lỗi hỗn hợp*” và thường lấy hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đường bộ làm ví dụ cho trường hợp lỗi hỗn hợp như: Cố ý về hành vi, vô ý về hậu quả.

Một số trường hợp khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội, các Toà án cũng nhận định rằng người bị hại cũng có lỗi và coi trường hợp người bị hại có lỗi cũng là lỗi hỗn hợp (cả hai bên đều có lỗi) từ một năm đến năm năm.”

## **1.2 Quy định của pháp luật hình sự Việt Nam về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ**

### ***1.2.1. Quy định của pháp luật hình sự Việt Nam giai đoạn từ năm 1945 đến 1999***

Sau khi giành được độc lập khai sinh ra nước Việt nam dân chủ cộng hòa năm 1945, nhà nước đã quan tâm xây dựng hệ thống pháp luật mới. Nhưng tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong thời gian này chưa được quy định cụ thể trong pháp luật hình sự. Sau chiến thắng Điện Biên Phủ 1954, miền Bắc được hoàn toàn giải phóng, cùng với việc xây dựng kiến thiết lại đất nước, Nhà nước ta đã ban hành nhiều văn bản pháp luật để quản lý nền kinh tế xã hội. Ngày 03/10/1955, Luật đường bộ được ban hành kèm theo Nghị định 384/NĐ của Bộ Giao thông Bưu điện. Đây là văn bản pháp lý đầu tiên của Nhà nước ta về an toàn GTĐB.

Ngày 19/01/1955, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Thông tư số 442/TTg, quy định về tội phạm trên lĩnh vực GTĐB quy định: “Không cẩn thận hay không theo luật đi đường mà 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” [8, tr.135]

Sau này miền Nam hoàn toàn được giải phóng thống nhất đất nước năm 1976, Chính phủ ban hành Sắc luật số 03-SL/76 ngày 15/3/1976 quy định tội phạm và hình phạt đối với hành vi xâm phạm trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe của nhân dân. Tại Điều 9 Sắc luật này quy định: “Tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng với các khung hình phạt tù từ 03 tháng đến 5 năm, trường hợp nghiêm trọng thì bị phạt tù đến 15 năm và có thể bị phạt tiền đến 1000 đồng ngân hàng”.

Tội phạm trong lĩnh vực GTĐB trong sắc luật số 03-SL/76 có hai khung hình phạt: Khung 1: có mức phạt tù từ 3 tháng đến 3 năm tù giam (cấu thành tội phạm cơ bản); Khung 2: có mức phạt tù đến 15 năm (cấu thành tội phạm tăng nặng).

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

Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đều được điều tra, truy tố, xét xử đối với người phạm tội này là “trùng trị thích đáng đối với những vi phạm nghiêm trọng, nghiêm trị đúng mức đối với những vi phạm đặc biệt nghiêm trọng, đồng thời kết hợp thận trọng để xem xét đầy đủ mọi tình tiết một cách toàn diện” [8, tr.373]. Ngày 27 tháng 6 năm 1985, Quốc hội khóa VII, kỳ họp thứ 9, thông qua BLHS Việt Nam. Bộ luật này được công bố ngày 09/7/1985, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/1986 và đây cũng chính là BLHS đầu tiên của nước ta.

Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong BLHS 1985 chưa có tên riêng, mà được quy định chung trong tội “vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng”, tại Điều 186, Chương VIII – quy định:

“1. Người nào điều khiển tham gia giao thông đường bộ 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 2 năm hoặc bị phạt tù từ 6 tháng đến 5 năm:

a. Đi quá tốc độ, chở quá trọng tải, tránh, vượt trái phép;

b. Không đi đúng tuyến đường, phần đường, luồng lạch, đường bay và độ cao quy định;

c. Vi phạm các quy định khác về an toàn giao thông vận tải.

2. Phạm tội thuộc một trong các trường hợp sau đây thì bị phạt tù từ 3 năm đến 10 năm:

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

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

3. Phạm tội gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng thì bị phạt tù từ 7 năm đến 20 năm.

4. Phạm tội trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nếu không được ngăn ngừa kịp thời, thì bị xử phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc bị phạt tù từ 3 tháng đến 3 năm” [44].

So với nội dung trong Điều 9 của Sắc luật 03-SL/76, Điều 186 BLHS năm 1985 đã có một bước tiến bộ rất lớn cả về nội dung và kỹ thuật lập pháp.

#### ***1.2.2. Quy định của pháp luật hình sự Việt Nam giai đoạn từ năm 1999 đến trước khi ban hành Bộ luật hình sự năm 2015***

Ngày 21 tháng 12 năm 1999, Quốc hội ban hành BLHS 1999. Trong BLHS 1999, tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ được quy định tại Điều 202 như sau:

*“1. Người nào điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn GTDB gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền, từ năm triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến năm năm.*

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

*a. Không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định;*

*b. Trong khi say rượu hoặc say do dùng các chất kích thích mạnh khác;*

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

*d. Không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển 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 GTĐB 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 đến năm năm” [31].*

So sánh quy phạm pháp luật quy định tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại Điều 202 BLHS 1999 với quy phạm pháp luật quy định tội vi phạm các quy định về An toàn giao thông vận tải trong BLHS 1985, có thể rút ra một số nhận xét như sau:

Thứ nhất: lần đầu tiên, tội này có tên gọi riêng, hoàn chỉnh, được quy định tại một điều độc lập, làm cho tên tội phù hợp với nội dung của hành vi phạm tội, bảo đảm tính chính xác cao, tránh sự nhầm lẫn giữa tội này với tội khác.

Thứ hai: tuy chủ đề của tội phạm của tội này trong cả hai BLHS nói trên không thay đổi, vẫn là người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhưng cách thể hiện hành vi khách quan của BLHS 1999 chính xác và ngắn gọn hơn. Điều 202 BLHS 1999 đã giới hạn hành vi khách quan của tội này chỉ là những vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Còn Điều 186 BLHS 1985 xác định hành vi khách quan của tội này là hành vi vi phạm các quy định về ATGT vận tải. Mà phạm vi khái niệm vi phạm các quy định về ATGT vận tải thì rất rộng, bao gồm cả hành vi điều khiển tham gia giao thông đường bộ và các hành vi phạm khác (đào đường trái phép, lấn chiếm, sử dụng vỉa hè, lòng đường...), làm cho người áp dụng

pháp luật, đặc biệt là các tầng lớn dân cư khi nghe tên tội khó hình dung ngay được các hành vi phạm tội.

Bộ luật hình sự năm 1999 được sửa đổi bổ sung năm 2009 quy định tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ”, cấu thành cơ bản tại Khoản 1 Điều này quy định: *Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm về quy định an toàn GTDB gây thiệt hại...* Ngay trong tên gọi của điều luật và quy định cấu thành cơ bản của tội phạm đã khẳng định rõ “*Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà vi phạm*”, vì vậy quy định này được hiểu: chỉ người nào điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm thì mới là chủ thể của tội này, còn nếu một người nào đó có đủ năng lực trách nhiệm hình sự (NLTNHS) khi tham gia giao thông mà không điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ mà vi phạm gây hậu quả đến mức phải truy cứu trách nhiệm hình sự (TNHS) thì có áp dụng để xử lý đối với tội này hay không (Điều 202 BLHS 1999) hay xử lý ở một tội phạm tương ứng quy định trong BLHS 1999 (điểm h Khoản 1 Điều 203 BLHS 1999). Việc Điều luật quy định chưa chặt chẽ, rõ ràng, chưa bao hàm hết hành vi khách quan và chủ thể của tội phạm, nên trong thực tiễn cũng đã có việc hiểu và vận dụng không chính xác, thậm chí việc xử lý hành vi đối với chủ thể tham gia giao thông là người đi bộ vi phạm gây hậu quả nghiêm trọng còn có cách áp dụng pháp luật giải quyết khác nhau.

### ***1.2.3. Quy định của pháp luật hình sự Việt Nam hiện hành về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ***

Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ quy định tại Điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 (sau đây gọi là Bộ luật hình sự mới). So với Điều 202 Bộ luật hình sự năm 1999, sửa đổi, bổ sung năm 2009 (sau đây gọi là Bộ luật hình sự cũ) và Điều 260 Bộ luật

hình sự năm 2015 được Quốc hội khóa 13 thông qua tại kỳ họp thứ 10 (sau đây gọi là Bộ luật hình sự 2015) thì có nhiều thay đổi quan trọng về kết cấu điều luật, khung hình phạt, mức hình phạt liên quan.

Theo quy định tại Bộ luật này, 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 tù từ 3 năm đến 10 năm: Không có giấy phép lái xe theo quy định; Trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ còn vượt quá mức quy định, có sử dụng chất ma túy hoặc chất kích thích mạnh khác; Bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn; Không chấp hành hiệu lệnh của người điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông; Làm chết 02 người; 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 122% đến 200%; Gây thiệt hại về tài sản từ 500 triệu đồng đến dưới 1,5 tỉ đồng

Theo Điều 202 Bộ luật hình sự cũ: Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là 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. Nếu 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 còn 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.

Nhưng theo Điều 260 Bộ luật hình sự mới: Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ được quy định:

1. Người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ gây thiệt hại cho người khác thuộc một trong các trường hợp sau 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 [60]

a) Làm chết người;

b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;

c) 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 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, có sử dụng chất ma túy hoặc chất kích thích mạnh khác;
- c) 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 trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%;
- g) 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 trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên;
- c) Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên.

4. Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả quy định tại một trong các điểm a, b và c khoản 3 Điều này 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.

5. 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.

Điều 260 Bộ luật hình sự mới được xây dựng với kết cấu gồm 05 khung hình phạt. Trong đó khung hình phạt cơ bản thuộc khoản 1, khung hình phạt dành cho trường hợp phạm tội chưa đạt thuộc khoản 4 và khung hình phạt quy định về áp dụng biện pháp tư pháp ở khoản 5. Ở Bộ luật hình sự cũ, tình tiết định khung tăng nặng được phân thành các điểm ở khoản 2, các khoản còn lại không có điểm mà chỉ quy định điều kiện để áp dụng khung hình phạt nặng hơn. Điều 260 Bộ luật hình sự mới có 03 khung hình phạt, quy định các điểm (tình tiết) định khung, trong đó khoản 2 Điều 260 là có số tình tiết định khung nhiều nhất (7 điểm, từ điểm a đến điểm g), khoản 1 có 04 điểm và khoản 3 có 03 điểm. So với Điều 202 Bộ luật hình sự cũ thì số khung hình phạt của Điều 260 Bộ luật hình sự mới không thay đổi, nhưng so với Bộ luật hình sự 2015 thì số khung hình phạt ở Bộ luật hình sự mới giảm hơn 01 khung hình phạt.

Ngoài ra, điều luật mới thay đổi từ điều khiển giao thông thành từ tham gia giao thông. Đây là sự sửa đổi phù hợp với quy định của Luật giao thông đường bộ, đồng thời bao quát được các đối tượng vi phạm quy định do Luật giao thông đường bộ điều chỉnh (không chỉ có người điều khiển phương tiện).

Về mức hậu quả cấu thành tội phạm và mức hình phạt:

Về mức hậu quả cấu thành tội phạm:

Khoản 1 Điều 202 Bộ luật hình sự cũ (hướng dẫn cụ thể tại Điều 2 Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT – Bộ Công an, Bộ quốc phòng, Bộ tư pháp, Viện kiểm sát tối cao, tòa án nhân dân tối cao, ngày 28 tháng 8 năm 2013) quy định mức hậu quả do vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ gây ra bị truy cứu trách nhiệm hình sự là:

- Gây thương tích cho một người từ 31% trở lên;

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

- Hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của từ hai 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 với 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.

So với quy định của Điều 202 của Bộ luật hình sự cũ thì Điều 260 Bộ luật hình sự mới đã thay đổi quy định về mức độ hậu quả do vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ làm cơ sở để quy kết trách nhiệm hình sự. Cụ thể là gây ra một trong các hậu quả sau đây mới bị truy cứu trách nhiệm hình sự:

- Làm chết người;

- Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên;

- 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 61% đến 121%;

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

Theo đó, điều luật mới loại bỏ mức độ hậu quả gây tổn thương cơ thể của 01 người dưới 61%, loại bỏ mức độ hậu quả tổn thương cơ thể của 02 người trở lên mà tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này dưới 61% và loại bỏ mức độ thiệt hại vật chất dưới 100.000.000 đồng làm cơ sở để truy cứu trách nhiệm hình sự về tội phạm này. Đồng thời điều luật mới cũng loại bỏ quy định cộng chung mức độ thiệt hại kép về sức khỏe con người và vật chất như quy định ở điều luật cũ. Tuy nhiên, chúng ta cần lưu ý là, khi chưa có thiệt

hại xảy ra thì người vi phạm vẫn có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự nếu đủ các điều kiện quy định tại khoản 4 của Điều 260 Bộ luật hình sự mới.

+ Về hình phạt:

Điều 260 Bộ luật hình sự mới quy định hình phạt thấp nhất trong trường hợp tội phạm đã hoàn thành, hậu quả đã xảy ra là phạt tiền 30.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm, phạt tù 01 năm; hình phạt cao nhất là phạt tù đến 15 năm. Như vậy, so với quy định của Điều 202 Bộ luật hình sự cũ thì mức hình phạt thấp nhất về phạt tiền (là hình phạt chính) tăng lên gấp 6 lần (từ 5.000.000 đồng lên 30.000.000 đồng) nhưng mức hình phạt cao nhất về hình phạt tù có thời hạn không thay đổi. Nhìn tổng thể về phần hình phạt thì quy định của Điều 260 Bộ luật hình sự mới so với quy định tại Điều 202 Bộ luật hình sự cũ là không có lợi cho người phạm tội đối với những hành vi phạm tội xảy ra trước 0h00 phút ngày 01 tháng 01 năm 2018. Nhưng ở khía cạnh các yếu tố cấu thành tội phạm thì Điều 260 Bộ luật hình sự mới quy định có lợi hơn cho người phạm tội so với Điều 202 Bộ luật hình sự cũ (kể cả trường hợp tội phạm chưa đạt – khoản 4). Do vậy, nếu xem xét mức độ hậu quả do hành vi phạm tội gây ra liên quan đến tội phạm này ở góc độ có tội hay không có tội thì căn cứ vào Điều 260 Bộ luật hình sự mới, nếu xem xét để quyết định hình phạt của bị cáo (trong trường hợp đủ yếu tố cấu thành tội phạm) thì áp dụng Điều 202 Bộ luật hình sự cũ đối với những hành vi phạm tội xảy ra trước 0h00 phút ngày 01 tháng 01 năm 2018.

Ngoài ra, theo quy định tại khoản 3 Điều 29 Bộ luật hình sự mới thì “Người thực hiện tội phạm nghiêm trọng do vô ý hoặc tội phạm ít nghiêm trọng gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm hoặc tài sản của người khác và được người bị hại hoặc người đại diện hợp pháp của người bị hại tự nguyện hòa giải và đề nghị miễn trách nhiệm hình sự, thì có thể được miễn trách nhiệm hình sự. Đối chiếu quy định này với khoản 1 Điều 260 Bộ

luật hình sự mới thì mức hình phạt cao nhất của khung hình phạt này là 05 năm tù, người phạm tội nếu bị xét xử ở khung hình phạt này thì thuộc trường hợp tội phạm nghiêm trọng và lỗi do vô ý. Theo đó, nếu người phạm tội bị xét xử theo khoản 1 Điều 260 Bộ luật hình sự mới thì có thể họ được miễn trách nhiệm hình sự nếu thỏa mãn các điều kiện quy định tại khoản 3 Điều 29 Bộ luật hình sự mới. Đây là quy định có lợi cho người phạm tội mà chúng ta cần phải chú ý khi áp dụng pháp luật đối với những hành vi phạm tội liên quan đến tội phạm này.

Đối chiếu quy định tại 4 điểm trong khoản 1 Điều 260 Bộ luật hình sự mới với hướng dẫn tại các văn bản dưới luật đã viện dẫn trên thì thấy, điểm a và điểm d của điều luật mới là quy định pháp điển hóa hướng dẫn tại khoản 1 Điều 2 Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT – Bộ Công an, Bộ quốc phòng, Bộ tư pháp, Viện kiểm sát tối cao, tòa án nhân dân tối cao. Trong đó mức độ hậu quả tại điểm a được giữ nguyên (làm chết người), mức độ hậu quả tại điểm d được giữ nguyên phần thiệt hại tài sản cao nhất (dưới 500.000.000 đồng), sửa đổi phần thiệt hại tài sản thấp nhất (từ 70.000.000 đồng lên 100.000.000 đồng).

Một thay đổi nữa trong khoản 1 Điều 260 Bộ luật hình sự mới là mức hình phạt. Trong đó mức khởi điểm của hình phạt tiền tăng lên gấp 6 lần, mức cao nhất của phạt tiền tăng gấp 02 lần (từ 50.000.000 đồng lên 100.000.000 đồng); giữ nguyên mức hình phạt cải tạo không giam giữ; tăng mức khởi điểm của hình phạt tù có thời hạn từ 06 tháng lên 01 năm.

Cũng cần quan tâm là, các quy định tại khoản 1 Điều 260 Bộ luật hình sự mới so với khoản 1 Điều 260 Bộ luật hình sự 2015 thì những nội dung cụ thể tại các điểm a, b, c đều bị sửa đổi, chỉ giữ nguyên quy định tại điểm d.

Điều 260 Bộ luật hình sự mới bổ sung thêm 03 tình tiết định khung tăng nặng với phương pháp liệt kê cụ thể quy định “gây hậu quả rất nghiêm

trọng” theo điểm đ Điều 202 Bộ luật hình sự cũ thành 03 tình tiết tại các điểm đ, e, g khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới. Mức độ hậu quả thiệt hại được ấn định ở các điểm đ, e, g khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới về bản chất là sự pháp điển hóa hướng dẫn tại khoản 2 Điều 2 Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT – Bộ Công an, Bộ quốc phòng, Bộ tư pháp, Viện kiểm sát tối cao, tòa án nhân dân tối cao. Trong đó, điểm đ, g khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới là quy định giữ nguyên nội dung của các điểm a, e khoản 2 Điều 2 của Thông tư liên tịch 09/2013; còn lại mức độ hậu quả xâm hại sức khỏe của người khác quy định tại điểm e khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới không giống với bất kỳ hướng dẫn nào tại các điểm còn lại thuộc khoản 2 Điều 2 Thông tư 09/2013, chỉ có một nội dung giống nhau mang tính nguyên tắc là tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của nhiều người (từ 02 người trở lên) trên 200% thì sẽ bị truy cứu trách nhiệm hình sự ở khoản cao hơn (mức cũ theo Thông tư là từ 100% đến 200%, mức theo điều luật mới là từ 122% đến 200%).

Ngoài ra, nội dung điểm b khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015 có thêm tình tiết “có sử dụng chất ma túy” vào trước cụm từ “hoặc các chất kích thích mạnh khác”; nội dung quy định tại điểm c đã loại bỏ cụm từ “gây tai nạn rồi” của quy định cũ – theo quy định cũ thì cụm từ “gây tai nạn rồi” này không có ý nghĩa thực tiễn cao vì bản chất điều luật đang điều chỉnh hành vi vi phạm luật giao thông đương bộ gây tai nạn hoặc có nguy cơ rõ ràng gây tai nạn với một mức độ hậu quả được ấn định cụ thể. So với khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015 thì khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới có thay đổi 03 nội dung tại các điểm c, e, g.

Khoản 3 Điều 260 Bộ luật hình sự mới được thiết kế với 03 tình tiết định khung tăng nặng, so với quy định tại khoản 3 Điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015, thì quy định mới (sửa đổi, bổ sung năm 2017) đã bỏ 01 tình tiết

định khung tăng nặng tại điểm b khoản 3 Điều 260 Bộ luật hình sự 2015 (từ 4 tình tiết định khung sửa thành 3 tình tiết định khung).

Khoản 4 Điều 260 Bộ luật hình sự mới có ba nội dung thay đổi quan trọng đó là :

- Điều 202 của Bộ luật hình sự cũ là “đặc biệt nghiêm trọng” thì khoản 4 Điều 260 Bộ luật hình sự mới liệt kê rõ các hậu quả có thể xảy ra thuộc các điểm a, b, c ở khoản 3 của điều luật này;

- Điều 202 Bộ luật hình sự cũ không có hình phạt tiền, khoản 4 Điều 260 Bộ luật hình sự mới quy định hình phạt tiền là hình phạt chính với mức từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng;

Mức cao nhất tại khung hình phạt tù có thời hạn ở khoản 4 Điều 260 Bộ luật hình sự mới thấp hơn khoản 4 Điều 202 Bộ luật hình sự cũ 01 năm tù (mới là từ 03 tháng đến 01 năm; cũ là từ 03 tháng đến 02 năm);

Bộ luật hình sự mới bỏ khoản 4 Điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015, chuyển khoản 5 Điều 260 Bộ luật hình sự 2015 thành khoản 4 Điều 260 Bộ luật hình sự mới và có sửa lại một số cụm từ cho phù hợp. Trong đó, có nội dung thay đổi chủ yếu là: Sửa đổi quy định “có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả gây thiệt hại thành quy định “có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả quy định tại một trong các điểm a, b và c khoản 3 Điều này”;

Đề tháo gỡ vướng mắc trên thì BLHS 2015 sửa đổi, bổ sung đã quy định bao quát hơn về chủ thể, cụ thể tại Khoản 1 Điều 260 BLHS 2015 trong cấu thành cơ bản của tội phạm quy định: “*người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn GTĐB thuộc một trong các trường hợp sau...*”, theo quy định này thì bất cứ người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm an toàn giao thông cũng có thể là chủ thể của tội phạm này.

Đồng thời Khoản 1 Điều 260 BLHS 2015 trong quy định cấu thành cơ bản của tội phạm cũng đã có sửa đổi, bổ sung và lượng hóa, tăng định lượng



của cấu thành cơ bản cụ thể hơn như: Điều 202 BLHS 1999 quy định “*Người nào điều khiển tham gia giao thông đường bộ đường bộ mà vi phạm về quy định an toàn GTDB gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác...*”, điều luật quy định mang tính quát quát nên Tòa án nhân dân tối cao phải ban hành 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn thi hành (NQ 02/2003). Khoản 1 Điều 260 BLHS 2015 đã quy định “*Người nào tham gia giao thông đường bộ mà vi phạm quy định về an toàn GTDB gây thiệt hại cho người khác 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 người; b) Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương cơ thể 61% trở lên; c) 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 61% đến 121%; d) Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng. điểm đáng lưu ý là đối với trường hợp “vi phạm quy định về an toàn GTDB gây cho sức khỏe của 01 người mà tổn hại tổn thương cơ thể 61% trở lên”, trong khi quy định tại điểm b tiêu mục 4.1 mục 4 NQ 02/2003 quy định về tình tiết gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng quy định tại Điều 202 BLHS năm 1999 thì thiệt hại gây tổn hại cho sức khỏe của một đến hai người với tỷ lệ thương tật từ 31% trở lên thì phải chịu TNHS theo Khoản 1 Điều 202 BLHS 1999 và tại điểm e tiêu mục 4.1 mục 4 của NQ 02 quy định gây thiệt hại về tài sản có giá trị từ năm mươi triệu đồng đến dưới năm trăm triệu đồng thì phải chịu TNH theo khoản 1 Điều 202 BLHS 1999; nhưng tại điểm d khoản 1 Điều 260 BLHS 2015 quy định Gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng.[30]*

Đây là một số điểm mới được sửa đổi, bổ sung cần phải được nghiên cứu và vận dụng chính xác trong việc xử lý đối với hành vi vi phạm quy định về an toàn GTĐB xảy ra từ 0 giờ 00 phút ngày 01/01/2018

### **Tiểu kết chương 1**

Trong chương này, tác giả đã tập trung phân tích làm rõ những vấn đề lý luận và nội dung cơ bản của Điều 202 BLHS năm 1999 và Điều 260 BLHS 2015 về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, làm tiền đề cho việc nghiên cứu thực tiễn áp dụng các quy định của pháp luật hình sự về tội này thông qua định tội danh và quyết định hình phạt ở chương tiếp theo. Đây là những vấn đề được đề cập có tính hệ thống và logic làm cơ sở nền tảng pháp lý cho các chương II và chương III.

## CHƯƠNG 2

### THỰC TIỄN ÁP DỤNG QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI QUẬN SƠN TRÀ, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

#### **2.1. Khái quát tình hình xét xử tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại Quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng**

Quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng có ba mặt giáp sông, biển; phía Bắc và Đông giáp biển Đông; phía Tây giáp Vũng Thùng (Vịnh Đà Nẵng) và sông Hàn; phía Nam giáp quận Ngũ Hành Sơn. Diện tích: 59,32 km<sup>2</sup>, chiếm 4,62%; Dân số 132.944 người, chiếm 14,4% toàn thành phố, mật độ dân số: 2.241,13 người/km<sup>2</sup>.

Quận Sơn Trà gồm 7 đơn vị hành chính cấp phường có vị trí thuận lợi về phát triển kinh tế, có đường giao thông nối với quốc lộ 14B với Tây Nguyên - Lào, vừa là địa bàn quan trọng về quốc phòng, an ninh, vừa là khu vực có bờ biển đẹp, cảng nước sâu tập trung nhiều lao động du khách du lịch trong và ngoài nước. Do vậy, số lượng người và phương tiện tham gia giao thông ngày gia tăng. Quận Sơn Trà là một trong những quận có nhiều đối tượng tham gia giao thông đường bộ lớn nhất so với các quận khác trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

Trong 5 năm qua, tổng sản phẩm trên địa bàn quận Sơn Trà ước tăng bình quân 12,39%/năm. Thu nhập bình quân đầu người nâng lên rõ rệt, năm 2011-2016 đạt 42,8 triệu đồng, tăng gấp 2,26 lần năm 2010. Công tác xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ cơ bản được coi trọng, tổng số đầu tư trong 5 năm đạt trên 1720 tỷ đồng [50].

Những năm qua, cấp ủy Đảng và chính quyền Quận Sơn Trà đã có những biện pháp tích cực để làm giảm thiểu TNGT nói chung, TNGT đường

bộ nói riêng. Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong những năm qua đã có những chuyển biến tích cực. Số vụ TNGT có chiều hướng giảm nhưng vẫn có những diễn biến phức tạp. Theo số liệu của Công An Quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng trong 5 năm từ năm 2013 đến năm 2017 toàn quận xảy ra 883 vụ tai nạn và va chạm giao thông và tai nạn GTĐB làm chết 102 người, bị thương 1098 người, thiệt hại về kinh tế hơn 876,8 triệu đồng. Số liệu cụ thể được thể hiện tại bảng 2.1

*Bảng 2.1. Tình hình tai nạn GTĐB và va chạm giao thông trên địa bàn Quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng từ năm 2013 đến năm 2017*

Năm	TNGT đường bộ					Va chạm giao thông		
	Số vụ		Số người chết	Số người bị thương	Thiệt hại tài sản/ triệu đồng	Số vụ	Số người bị thương	Thiệt hại tài sản
	Khởi tố	Không khởi tố						
2013	6	11	17	7	47,8	214	276	208,4
2014	10	12	26	16	52,2	187	252	197,3
2015	11	11	20	8	61,7	173	219	174,5
2016	5	18	22	6	51,3	162	188	159,2
2017	5	17	22	8	42,9	147	163	137,4
Tổng	37	69	102	45	255,9	883	1098	876,8

*(Nguồn Công an quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng)*

Phân tích số liệu thống kê tình hình TNGT đường bộ và va chạm giao thông cho thấy, năm 2014 so với năm 2013 giảm đi 27 vụ, giảm 24 người bị thương; năm 2015 so với năm 2014 giảm 10 vụ, giảm 33 người bị thương, số người chết giảm 6 người; năm 2016 so với năm 2015 giảm 11 vụ, giảm 31 người bị thương, tăng 2 người chết; năm 2017 so với năm 2016 giảm 15 vụ, số người chết không tăng không giảm, giảm 25 người bị thương. Như vậy, tình hình TNGT đường bộ và va chạm giao thông từ năm 2013 đến năm 2017 trên địa bàn Quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng nhìn chung có xu hướng giảm trên cả ba tiêu chí: số vụ, số người chết và số người bị thương. Thực hiện

được điều này chính là nhờ sự vào cuộc quyết liệt của cả hệ thống chính trị, các cấp các ngành và toàn thể nhân dân trên địa bàn Quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng.

Theo số liệu thống kê từ năm 2013 đến năm 2017, TAND Quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng đã xét xử tổng số 36 vụ với 39 bị cáo phạm tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Trung bình mỗi năm xét xử 6 vụ với 8 bị cáo, cụ thể là:

*Bảng 2.2. Số vụ và số bị cáo phạm tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ (Điều 260 Bộ luật hình sự 2015) từ 2013 – 2017*

Năm	Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ	
	Số vụ	Số bị cáo
2013	06	06
2014	09	09
2015	11	14
2016	05	05
2017	05	05
Tổng	36	39

*(Nguồn: Tòa án nhân dân quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng)*

Theo thống kê cho thấy tình hình tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà từ năm 2013 đến năm 2017 nhìn chung có xu hướng giảm (từ 6 vụ năm 2013 xuống còn 5 vụ năm 2017).

Như vậy, năm 2017 tuy có tăng so với năm 2016 về số vụ và số bị cáo vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhưng các năm sau đều có xu hướng giảm. Số vụ và số người phạm tội năm 2017 giảm lần lượt là 41%, 37,6% so với năm 2013. Những kết quả đạt được trong áp dụng trách nhiệm hình sự đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng.

Để góp phần đấu tranh phòng chống tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, trong giai đoạn từ năm 2013 đến năm 2017,

nhìn chung TAND quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng đã thực hiện tương đối tốt hoạt động áp dụng pháp luật hình sự đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Việc định tội danh và quyết định mức hình phạt phù hợp đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đã góp phần đấu tranh phòng, chống tội này trên địa bàn quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng, góp phần ổn định trật tự xã hội và tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế xã hội, an ninh trật tự trên địa bàn quận.

## **2.2. Thực tiễn định tội danh tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án tại quận Sơn trà, thành phố Đà Nẵng**

### ***2.2.1 Những kết quả đạt được trong định tội danh tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà thành phố Đà Nẵng***

Thực tiễn định tội danh vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà cũng như những nơi khác trong toàn quốc, trước hết luôn dựa trên các cơ sở lý luận, cơ sở pháp lý và cơ sở thực tiễn.

Cơ sở lý luận: đó là khoa học định tội danh và khoa học luật hình sự, trong đó lý luận về các yếu tố CTPP là cơ sở đặc biệt quan trọng để định tội danh về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ .

Cơ sở pháp lý: dựa trên quy định của BLHS, Luật GTĐB, Nghị quyết của Hội đồng Thẩm phán TANDTC và các văn bản dưới luật khác như các thông tư liên tịch, Thông tư của Bộ giao thông vận tải,...

Cơ sở thực tiễn: trên cơ sở tổng kết rút kinh nghiệm công tác xét xử hàng năm của ngành Tòa án nhân dân, kinh nghiệm xét xử của từng Thẩm phán, Viện kiểm sát nhân dân

Theo số liệu thống kê của TAND Quận Sơn Trà, từ năm 2013 đến năm 2017 TAND Quận Sơn Trà đã xét xử tổng số 36 vụ với 30 bị cáo

phạm tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Nhìn chung việc định tội danh tội “vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ” tại Quận Sơn Trà về cơ bản là đúng quy định của Luật Hình sự, góp phần đấu tranh, ngăn chặn có hiệu quả đối với loại tội phạm này[47].

Đa số các vụ án “vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ” được điều tra, truy tố xác định đúng tội danh một cách cụ thể. Qua kết quả xét xử sơ thẩm, phúc thẩm cho thấy, đa số các vụ án “vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà” được xét xử đúng tội danh. Nhiều vụ xét xử rất phức tạp, khó khăn nhưng tòa án Viện kiểm sát tích cực thu thập chứng cứ không đầy đủ để định tội danh một cách đúng đắn, hoặc tạm dừng để tiếp tục điều tra xét xử đảm bảo tính nghiêm minh của pháp luật. Nhìn chung chất lượng xét xử và định tội danh ngày càng đúng đắn hơn.

Như vậy, có thể nói thực tiễn định tội danh đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong thời gian qua trên địa bàn quận Sơn Trà cho thấy có sự phù hợp giữa các tình tiết của hành vi vi phạm an toàn giao thông đã xảy ra với các dấu hiệu cấu thành tội phạm của tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Đặc biệt các chủ phương tiện cũng được tòa án chú trọng đúng mức trong việc xác định tội danh kể các tội danh vi phạm ở mức thấp và mức cao. Số vụ án bị hủy, bị sửa theo thủ tục phúc thẩm có xu hướng giảm xuống. Điều này cho thấy sự nỗ lực rất lớn từ phía các cơ quan tiến hành Tố tụng hình sự trên địa bàn quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng trong việc nghiên cứu những điều kiện, hoàn cảnh khác nhau, để ra đường lối xác định tội danh phù hợp với yêu cầu thực tiễn đòi hỏi.

### ***2.2.2 Những vi phạm, sai lầm trong định tội danh tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại Tòa án Quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng***

Thực tiễn định tội danh tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ những năm gần đây cho thấy việc định tội danh tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ vẫn còn xảy ra hiện tượng bỏ lọt tội danh nói trên. Theo phân tích, đánh giá định tội danh theo các cấu thành tội phạm cho thấy một số hành vi phạm tội được định tội danh chưa thật chính xác đã ảnh hưởng đến tâm lý người dân cũng như chưa thể hiện tính nghiêm minh đúng đắn của pháp luật hình sự đã quy định tại Bộ luật hình sự năm 1999 sửa đổi, bổ sung vào năm 2009 và đặc biệt là Điều 260 Luật Hình sự năm 2015.

Qua nghiên cứu số liệu tại Công an quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng từ năm 2013 đến 2017 cho thấy: Trong thời gian 5 năm, tổng số vụ tai nạn va chạm giao thông đường bộ là 920 vụ, trung bình mỗi năm có 128 vụ tai nạn va chạm GTĐB làm 102 người chết và 1098 người bị thương (Bảng 2.1). Tuy nhiên số vụ tai nạn giao thông bị truy cứu TNHS theo Điều 202 BLHS 1999 trong thời gian 5 năm là 36 vụ với 39 bị cáo, trung bình 8 vụ/năm, con số này chỉ chiếm tỉ lệ bình quân 0,22 % trên tổng số vụ tai nạn GTĐB (Bảng 2.1 và bảng 2.2).

Có thể nói những con số thống kê chưa phản ánh được thực trạng của tình hình vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ thời gian qua trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng về việc xác định tội danh. Thực tế cho thấy việc xác định tội danh đối với tội phạm này vẫn còn hạn chế. Bởi vì có không ít trường hợp người gây ra tai nạn, với nhiều lý do



khác nhau đã bỏ trốn nhằm trốn tránh trách nhiệm của mình tức là trốn tránh việc xử lý của pháp luật (trách nhiệm hình sự, trách nhiệm dân sự hoặc bị xử phạt hành chính). Vì vậy nhiều nhiều vụ TNGT nghiêm trọng xảy ra, vụ án đã được khởi tố để điều tra, nhưng sau đó phải tạm đình chỉ vì không xác định được người gây ra tai nạn để định tội danh, do họ đã bỏ trốn mà không có tài liệu nào chứng minh được.

Hiện tại, các cơ quan tiến hành tố tụng trên địa bàn quận Sơn Trà đều căn cứ vào quy định của Luật GTĐB và văn bản hướng dẫn thi hành Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT-BCA- BQP-BTP-VKSNDTC-TA để xác định TNHS đối với người vi phạm. Trong thực tiễn có nhiều trường hợp hồ sơ vụ án hình sự có các tài liệu phản ánh về việc bị cáo uống nhiều bia, rượu trước khi tham gia giao thông gây tai nạn nhưng các cơ quan chức năng trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng chưa được trang bị đầy đủ các thiết bị chuyên dụng để đo nồng độ các chất đó trong máu của người vi phạm nên không; có cơ sở kết luận về vấn đề này.

Hiện nay, Điều 260 BLHS 2015 đã cụ thể hóa tình tiết này như sau: 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 chất ma túy hoặc các chất kích thích mạnh khác mà pháp luật cấm sử dụng;...”. Đây là thứ bổ sung, sửa đổi của Luật Hình sự đã thể hiện tính pháp lý một cách nghiêm minh, từ đó xác định đúng tội danh, đúng người đúng tội, khi tham gia giao thông đường bộ, uống rượu bia gây tai nạn.

Công tác điều tra, truy tố, xét xử của Tòa án, Viện kiểm sát, các cơ quan liên quan trên địa bàn Quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng thời gian qua cho thấy, có nhiều vụ án về TNGT đường bộ, do đánh giá không đúng

lỗi thuộc về ai (bị cáo hay người bị hại) mức độ lỗi như thế nào (trong vụ án có lỗi của nhiều bên), hay quá trình lập hồ sơ tai nạn ban đầu, lập biên bản khám nghiệm hiện trường, sơ đồ vụ tai nạn GTĐB xảy ra trên địa bàn chưa được các cơ quan pháp luật xác định một cách chặt chẽ, thậm chí có một số vụ do nhiều nguyên nhân khác nhau khi xảy ra tai nạn, cơ quan điều tra không lấy lời khai người làm chứng không kịp thời, cho nên có những trường hợp Tòa án, Viện kiểm sát không có cơ sở để xác định tội danh, dẫn đến vụ án kéo dài năm này sang năm khác. Một số vụ án đã bị hủy, cải sửa theo trình tự phúc thẩm vẫn còn tồn tại một số vụ án (3 vụ án) trên địa bàn quận.

### **2.3. Thực tiễn quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng**

#### ***2.3.1. Khái quát tình hình quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng***

Để góp phần đấu tranh phòng, chống tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, trong giai đoạn từ năm 2013 đến năm 2017, nhìn chung TAND quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng đã thực hiện tương đối tốt việc áp dụng TNHS cũng như quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Hoạt động áp dụng TNHS của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà về cơ bản đảm bảo đúng các quy định của pháp luật, đã góp phần đấu tranh phòng, chống tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, ổn định trật tự xã hội và tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế, xã hội, đặc biệt là đảm bảo an

toàn GTĐB đối với khách du lịch cũng như các ngày hội, lễ và các đợt bắn pháo hoa trên địa bàn thành phố Đà Nẵng.

Từ năm 2013 đến năm 2017, TAND quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng đã xét xử tổng số 36 vụ với 39 bị cáo phạm tội vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ.

*Bảng 2.3. Cơ cấu hình phạt Tòa án áp dụng khi xét xử sơ thẩm tội “vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ”*

*(Điều 202 BLHS 1999) trên địa bàn quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2013 - 2017)*

Năm	Tổng số bị cáo đã xét xử	Hình phạt chính					Hình phạt bổ sung
		Phạt tiền	Cải tạo không giam giữ	Hình phạt tù có thời hạn			
				Tù đến 3 năm	Tù trên 3 năm đến 7 năm	Tù từ 7 năm đến 15 năm	
2013	6	0	2	4	0	0	0
2014	9	0	2	6	1	0	0
2015	14	3	3	5	3	0	0
2016	5	0	1	4	0	0	0
2017	5	0	2	3	0	0	0

*(Nguồn: Tòa án nhân dân quận Sơn Trà, TP. Đà Nẵng)*

Qua số liệu cho thấy, trong 22 bị cáo được đưa ra xét xử thì hình phạt tù đến 3 năm, chiếm tỷ lệ 56,4%; tù trên ba năm đến 7 năm có 4 trường hợp chiếm tỷ lệ 10,3%; cải tạo không giam giữ có 10 trường hợp, chiếm tỷ lệ 25,7%. Phạt tiền có 3 trường hợp, chiếm 7,6%.

Chất lượng xét xử sơ thẩm về trách nhiệm hình sự, mức hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia GTDB trên địa bàn phần lớn đảm bảo đúng người, đúng tội và đúng pháp luật hình sự quy định.

*Bảng 2.4. Tỷ lệ bị cáo được Tòa án sơ thẩm cho hưởng án treo trên tổng số bị cáo bị xử phạt tù không quá 3 năm trên địa bàn Quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng giai đoạn từ năm 2013 đến năm 2017*

Năm	Số người được hưởng án treo	So sánh với người bị phạt tù không quá 3 năm	Tỷ lệ %
2013	02	04	5%
2014	02	06	3,3%

2015	03	05	0,6%
2016	01	04	0,5%
2017	02	03	0,66%
Tổng	10	11	0,9%

(Tòa án nhân dân quận Sơn Trà – TP Đà Nẵng)

Theo số liệu thống kê của TAND Quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng, từ năm 2013 đến năm 2017 TAND Quận Sơn Trà Thành phố Đà Nẵng đã xét xử tổng số 36 vụ với 6 bị cáo phạm tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ với mức hình phạt khác nhau.

### ***2.3.2. Những vi phạm, sai lầm trong quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng***

Thực tiễn xét xử cho thấy vẫn còn tình trạng nhiều bản án bị cải sửa chủ yếu tập trung vào phần hình phạt, dẫn đến tính nghiêm minh của pháp luật còn bị ảnh hưởng, chất lượng của xét xử sơ thẩm về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ vẫn còn một số trường hợp vi phạm thể hiện ở mức hình phạt được quyết định quá nặng hoặc quá nhẹ, không tương xứng với tính chất và mức độ nguy hiểm của tội phạm và các căn cứ quyết định hình phạt khác.

Một số quyết định hình phạt của TAND quận chưa có sự thống nhất với nhau.

Những vi phạm, sai lầm trong quyết định hình phạt của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà trong hoạt động xét xử án hình sự sơ thẩm như đã nhấn mạnh còn thể hiện không công bằng ở chỗ đối với những trường hợp có tính chất và mức độ phạm tội tương tự nhau nhưng việc quyết định hình phạt khác nhau. Ví dụ trường hợp bà Lê Thị Bích Loan giáo viên cấp 2 quận Sơn Trà đang lưu thông trên đường Ngô Quyền đến đoạn đường giáp nối với đường Phạm Văn Đồng thì bị xe taxi do ông Lê Thống điều khiển

dẫn đến bà Lê Thị Bích Loan bị thương tật 20% trong khi đó Tòa án nhân dân quận xác định mức hình phạt đối với ông Lê Thống, mức phạt 500.000 ngàn đồng, (theo thông tin của Công an quận Sơn Trà thì ông Thống điều khiển xe đi chiếm lòng đường). Như vậy, quyết định hình phạt này còn quá nhẹ.

Về chất lượng xét xử sơ thẩm xác định mức hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, nhìn chung mức hình phạt đa số các bản án là đảm bảo đúng người, đúng tội.

Đối với việc áp dụng hình phạt tù cho hưởng án treo, qua kiểm tra cho thấy các trường hợp cho hưởng án treo đảm bảo đúng các quy định đảm bảo quy định về nguyên tắc xử lý tội phạm hình sự với mức hình phạt thể hiện trách nhiệm của Tòa án, Viện kiểm sát về nguyên tắc xử lý đối với tội phạm hình sự cũng như đảm bảo trách nhiệm của các cơ quan pháp luật nói chung trên địa bàn quận về công tác đấu tranh phòng, chống tội phạm trong lĩnh vực tham gia giao thông đường bộ.

Từ thực tiễn xét xử hình sự tại địa bàn quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng, trong một tổng thể có thể đánh giá rằng, đa số các vụ án “vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ” được định tội danh và quyết định hình phạt đúng với người phạm tội. Tuy nhiên, thực tiễn xét xử cũng cho thấy vẫn còn một số vụ án mà tại phiên tòa các chứng cứ được thu thập không đầy đủ để định tội danh hay xác định mức phạt phù hợp. Song Tòa án không trả hồ sơ để điều tra bổ sung. Kết quả xét xử phúc thẩm cho thấy cấp phúc thẩm có xử hủy án sơ thẩm để điều tra, xét xử, chứng tỏ việc xét xử của Tòa án nhân dân quận Sơn Trà chưa thật hoàn toàn đúng người, đúng tội, đúng pháp luật.

Như vậy, hạn chế vi phạm sai lầm trong thực tiễn xét xử tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong thời gian qua trên địa bàn quận Sơn Trà thể hiện ở định tội danh chưa đúng, chưa phù hợp với các

tình tiết của hành vi đã xảy ra, dẫn đến một số trường hợp bị oan sai.

Đồng thời, hạn chế, vi phạm sai lầm trong xét xử tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ tại quận Sơn Trà còn thể hiện ở những trường hợp mà hành vi phạm tội chưa đến mức phải chịu mức án quá cao nhưng Tòa án vẫn quyết định mức án đó, nên nhiều đối tượng làm đơn khiếu nại kêu oan dẫn đến Tòa án, Viện kiểm sát tiếp tục nghiên cứu thụ lý hồ sơ để làm rõ hơn tội phạm so với bị cáo đã được tuyên phạt so với thực tế đã đúng chưa, dẫn đến việc xét xử tội phạm kéo dài.

Tuy nhiên, cũng cần đề cập đến những khó khăn mà Tòa án nhân dân quận Sơn Trà gặp phải trong định tội danh và quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Vấn đề là ở chỗ một số vụ tai nạn giao thông gây thiệt hại lớn về tài sản nhưng không tiến hành định giá tài sản, cũng như những người bị thiệt hại về sức khỏe đều từ chối giám định thương tích, nhưng quá trình điều tra Cơ quan điều tra không có biện pháp thuyết phục người bị hại thực hiện giám định nên dễ dẫn đến khó định tội danh, thậm chí bỏ lọt tội phạm hoặc xử lý không đúng khung hình phạt. Trong đó, không ít trường hợp trước khi gây ra tội phạm, người điều khiển phương tiện giao thông uống rượu, bia nhưng quá trình điều tra ban đầu không áp dụng các biện pháp xác định nồng độ cồn dẫn đến việc Tòa án dễ áp dụng đúng khung hình phạt theo điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015 đã quy định.

Thực tế xét xử cho thấy có khá nhiều vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ mà người vi phạm không có giấy phép lái xe. Tuy nhiên, trong quá trình điều tra Cơ quan điều tra chưa tích cực áp dụng các biện pháp để đấu tranh làm rõ hành vi vi phạm của chủ sở hữu phương tiện khi giao xe cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Bởi vậy, trong 5 năm (2013 đến 2017) có 9 bị

cáo gây tai nạn khi không có giấy phép lái xe hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhưng chỉ xử lý được 2 bị cáo về tội này và phạt tù từ 1 đến 3 năm

Những hạn chế, vi phạm, sai lầm nêu trên xảy ra do nhiều nguyên nhân khác nhau, trong đó chủ yếu là do tính chất phức tạp của các vụ án, hạn chế bất cập của pháp luật, khả năng và năng lực của cán bộ định tội danh, ý thức pháp luật của người vi phạm và của xã hội... Công tác xác định tội danh cũng như xác định trách nhiệm hình sự, của các cơ quan pháp luật trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng, đặc biệt là Viện kiểm sát, Tòa án đối với các đối tượng về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng còn nhiều bất cập, thiếu chặt chẽ, nghiêm minh. Sự tham gia phối hợp của các cơ quan, các ngành, các cấp trên địa bàn trong công tác này chưa tạo sức mạnh tổng hợp trong quá trình áp dụng đúng pháp luật hình sự về xử lý tội vi phạm trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng thời gian qua.

## **Tiểu kết chương 2**

Đây là chương được tác giả tập trung phân tích thực trạng về áp dụng luật hình về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong 5 năm 2013 – 2017 trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng. Các số liệu được thu thập từ Viện kiểm sát, Tòa án nhân dân quận Sơn Trà cũng như các cơ quan liên quan. Các số liệu đảm bảo độ tin cậy làm cơ sở cho việc phân tích đánh giá thực trạng xác định tội danh và xác định trách nhiệm hình sự của Tòa án, Viện kiểm sát quận Sơn Trà. Quá trình phân tích, tác giả luận văn cũng đã đưa ra một số ví dụ thực tế để minh họa và so sánh với quy định của Luật hình sự ban hành, nhất là Luật hình sự năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 có giá trị thực hiện từ ngày 01/01/2018 đến nay.



**CHƯƠNG 3**  
**CÁC YÊU CẦU VÀ GIẢI PHÁP BẢO ĐẢM ÁP DỤNG ĐÚNG**  
**QUY ĐỊNH CỦA PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VỀ TỘI VI PHẠM QUY**  
**ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ TẠI QUẬN SƠN**  
**TRÀ, THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

**3.1. Yêu cầu đảm bảo áp dụng đúng quy định của pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng**

Yêu cầu bảo đảm áp dụng đúng quy định của pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ xuất phát từ nhiều lý do khác nhau mà trong một tổng thể chúng cho phép đạt được mục đích đặt ra khi quy định về tội này. Trong số những yêu cầu đó, xuất phát từ khuôn khổ của luận văn, học viên xác định như sau:

Thứ nhất, nhanh chóng, hiệu quả đưa quy định của BLHS năm 2015 vào cuộc sống.

Những bổ sung, sửa đổi tại khoản 1 Điều 260 BLHS năm 2015 liên quan đến cấu thành tội phạm cơ bản với những dấu hiệu định tội, như đã nhấn mạnh về cơ bản cho phép khắc phục những khó khăn, bất cập trong quy định tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Tuy nhiên, việc áp dụng các dấu hiệu định tội đó trong thực tiễn định tội danh bị phụ thuộc vào nhiều yếu tố, trong đó có ý thức pháp luật cao, trình độ chuyên môn cao, kinh nghiệm của người áp dụng pháp luật. Điều đó có nghĩa là những gì đã được hoàn thiện trong pháp luật thực định cần phải được áp dụng đúng trong thực tiễn. Cần hiểu rằng,

Bộ luật hình sự năm 2015, sửa đổi, bổ sung năm 2017 có hiệu lực pháp luật từ 01/01/2018. Trong Bộ luật này Quốc hội đã bổ sung, sửa đổi thể

hiện ý chí của Nhà nước trong quy định tội phạm và hình phạt đối với tội vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ. Đây là một điều kiện pháp lý thể hiện tính công tâm, tính nghiêm minh trong quá trình xử lý tội vi phạm này. Do đó yêu cầu đòi hỏi các cơ quan pháp luật trên địa bàn phải đổi mới tư duy, năng lực xử lý các tội phạm này đúng người, đúng tội, đáp ứng yêu cầu thực tiễn mà cuộc sống đòi hỏi đối với pháp luật hình sự mới được bổ sung, sửa đổi và đưa nó trở thành khuôn khổ pháp lý trong quá trình áp dụng. Việc nghiên cứu áp dụng pháp luật hình sự bổ sung, sửa đổi cũng như các luật liên quan luôn thể hiện tinh thần cải cách pháp luật và bổ sung hoàn thiện pháp luật. Điều này yêu cầu các cơ quan pháp luật đặc biệt Tòa án, Viện kiểm sát trên địa bàn này phải coi đây là nội dung quan trọng trong quá trình đáp ứng yêu cầu pháp luật hình sự bổ sung, sửa đổi.

Thứ hai, tiếp tục đưa yêu cầu của quá trình cải cách tư pháp vào cuộc sống.

Cải cách tư pháp là vấn đề có tính khách quan thể hiện tính quy luật của quá trình đổi mới. Dù trong điều kiện, hoàn cảnh, xã hội nào cũng đòi hỏi Nhà nước phải đổi mới hệ thống tư pháp mà trước hết đòi hỏi đội ngũ thực thi pháp luật trong quá trình tố tụng định tội, xét xử, tuyên phạt trách nhiệm hình sự đối tội phạm thể hiện trách nhiệm trước nhà nước, trước người dân. Đảm bảo việc xử lý đúng tội danh, đúng trách nhiệm hình sự, đúng mức hình phạt thể hiện sự thống nhất, tính đồng bộ, tính hệ thống của quá trình cải cách tư pháp đối với các cơ quan pháp luật trên địa bàn quận. Đồng thời đòi hỏi các cơ quan này phải nâng cao trình độ phù hợp với quá trình cải cách tư pháp. Một trong yêu cầu của cải cách tư pháp là tiếp tục tăng cường hiệu lực và hiệu quả của việc xử lý tội phạm và người phạm tội, tăng cường tính hướng thiện, hạn chế hình phạt tử hình, giảm hình phạt tù, tăng cường các hình phạt không tù ... Trên tinh thần chính sách hình sự đó, việc áp

dụng quy định của pháp luật hình sự về tội phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là giải pháp công bằng, bình đẳng, dân chủ, phân hóa trách nhiệm hình sự, cá thể hóa hình phạt, nhân đạo v.v... Đặc biệt trong điều kiện pháp luật hình sự mở rộng phạm vi chủ thể tham gia giao thông là chủ thể của tội phạm đòi hỏi việc áp dụng pháp luật hình sự phải được phân hóa sâu sắc nhằm tác động được đến người phạm tội. Trong quá xét xử không được mâu thuẫn giữa các bản án, các phiên tòa với các tội phạm cùng một tội danh. Do vậy yêu cầu đòi hỏi đối với đội ngũ thực thi pháp luật trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng, nâng cao trình độ pháp luật, phẩm chất đạo đức trong quá trình thực thi công vụ từ khâu điều tra đến khâu định tội danh và xác định trách nhiệm hình sự.

Thứ ba, yêu cầu bảo vệ ngày càng đầy đủ hơn quyền con người trong quá trình Tố tụng hình sự.

Cùng với sự vận động và phát triển theo xu hướng nhân đạo, nhân văn của đời sống xã hội, pháp luật nói chung và pháp luật hình sự nói riêng ngày càng hướng vào bảo vệ đầy đủ hơn quyền con người, quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân. Việc áp dụng đúng đắn quy định của pháp luật hình sự đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đồng bộ sẽ mang tính chất phòng ngừa ở nghĩa quyền của con người, quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân không lo tội phạm xâm hại và ở nghĩa áp dụng chế tài pháp lý hình sự để ngăn ngừa tái phạm và phòng ngừa người khác phạm tội. Mục đích đó chỉ có thể đạt được khi áp dụng đúng pháp luật hình sự trên thực tế, thực hiện đúng chính sách xét xử tội phạm này. Do vậy yêu cầu đặt ra là các cơ quan pháp luật phải xử lý đúng người, đúng tội. Tuyệt đối không ép cung hoặc áp đặt chủ quan duy ý chí, đảm bảo tính khách quan trung thực và chính danh, chính tâm. Luôn tôn trọng quyền của người phạm tội trong việc trình bày, giải thích cũng như mong muốn được giảm tội. Đồng thời phải tôn trọng các

luật sư bào chữa, tuyệt đối không được coi nhẹ ý kiến của luật sư bào chữa thân chủ của họ. Đây là một yêu cầu đòi hỏi các cơ quan pháp luật phải tuân thủ trong bất kì hoàn cảnh này cũng phải đảm bảo điều kiện này.

Thứ tư, yêu cầu xây dựng nhà nước của dân, do dân và vì dân

Nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa là nhà nước của dân, do dân, vì dân tất cả quyền lực thuộc về người dân, các quyết định chỉ thị, chủ trương chính sách, các quy định của nhà nước đều được truyền thẳng trực tiếp đến người dân để người dân “được biết, được bàn, được kiểm tra”. Đồng thời, nhà nước phải coi trọng đúng mức những ý kiến phải hỏi của người dân trở về với nhà nước, coi đây là vấn đề kiểm nghiệm đánh giá chất lượng quản lý của nhà nước. Do đó đòi hỏi Tòa án, Viện kiểm sát, Thẩm phán, Kiểm soát viên, Cảnh sát giao thông phải lắng nghe ý kiến của người dân để từ đó thu thập và xử lý thông tin làm cơ sở để đối chiếu, phân tích thực tiễn của vấn đề đang diễn ra. Qua đó để làm cơ sở góp phần bổ sung các luận cứ trong việc định tội và xác định tội danh và trách nhiệm pháp lý, mức hình phạt đúng đắn theo pháp luật hình sự quy định, khắc phục tình trạng chủ quan dư ý chí trong quá trình này.

Thứ năm, yêu cầu của hội nhập quốc tế

Quá trình hội nhập quốc tế ngày càng phát triển theo chiều rộng chiều sâu, thông qua các hợp tác liên kết, thực hiện các hiệp định liên quan về xét xử các tội vi phạm, trong đó có tội vi phạm về quy định tham gia giao thông đường bộ. Điều này, đòi hỏi yêu cầu xét xử các tội vi phạm nói trên không chỉ bó hẹp trong phạm vi quốc gia mà còn phù hợp với pháp luật quốc tế trong quá trình hội nhập. Quá trình quốc tế hóa tạo điều kiện thúc đẩy sự giao lưu giữa các nước, giữa những người lao động và du khách tham quan du lịch và làm việc ở nước ta. Do vậy việc áp dụng pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ của các cơ quan pháp

luật ngày càng đáp ứng yêu cầu ngày càng đòi hỏi có tính khách quan phù hợp với luật pháp quốc tế.

### **3.2. Các giải pháp đảm bảo áp dụng đúng quy định của pháp luật hình sự về xử lý tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ**

#### ***3.2.1. Tiếp tục hoàn thiện các quy định của pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ***

Mặc dù pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đã được bổ sung, sửa đổi mới đây, nhưng xét thấy để tạo cơ sở pháp lý cho quá trình áp dụng đúng pháp luật này đối với các cơ quan pháp luật ở trong nước và các địa phương đòi hỏi pháp luật nói trên cần tiếp tục bổ sung hoàn thiện cụ thể là:

Điểm b khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới bổ sung nội dung “*có sử dụng chất ma túy*” là tình tiết định khung tăng nặng. Tuy nhiên, thực tiễn cuộc sống hiện nay cho thấy có rất nhiều loại ma túy, các chất tương tự như ma túy được sử dụng tràn lan trong xã hội như: Methammethamine, heroin, cần sa, cỏ Mỹ, bù đà....Trong khi đó, khi các vụ tai nạn giao thông xảy ra, đối với trường hợp người gây tai nạn giao thông, người bị tai nạn giao thông được đưa đến cơ sở y tế để cấp cứu thì chưa có cơ sở y tế nào được giao nhiệm vụ tổ chức xét nghiệm ma túy của người được đưa vào cấp cứu, hiện chỉ làm được việc đo nồng độ cồn trong máu hoặc trong hơi thở. Trường hợp người gây tai nạn đến trình diện tại cơ quan công an có thẩm quyền thì việc text nhanh có sử dụng ma túy hay không chưa được văn bản pháp luật hướng dẫn trong trường hợp đối với tai nạn giao thông. Do đó, cần hướng dẫn cụ thể việc này để tránh gây ra sự lúng túng trong quá trình tiến hành tố tụng, nhất là tình trạng thanh, thiếu niên ngáo đá, điều khiển xe đua nhau trên đường phố diễn ra phổ biến như hiện nay.

Khoản 3, Điều 29 Bộ luật hình sự mới quy định về trường hợp miễn trách nhiệm hình sự. Trong đó, trường hợp bị cáo bị xét xử theo khoản 1 Điều 260 Bộ luật hình sự mới có thể được xem xét miễn trách nhiệm hình sự khi đủ điều kiện.. Tuy nhiên, hiện nay chưa có văn bản nào hướng dẫn trường hợp bị cáo được miễn trách nhiệm hình sự thì vấn đề xử lý giấy phép lái xe có đặt ra không, có tước giấy phép lái xe có thời hạn không? Vấn đề án phí hình sự sơ thẩm sẽ xử lý như thế nào?. Điều này thực tiễn đã gây lúng túng cho công tác xét xử các vụ án vi phạm quy định luật giao thông đường bộ.

Nghị định số 46/2016/NĐ – CP ngày 26 tháng 5 năm 2016 quy định rất rõ về điều kiện, trường hợp bị tịch thu giấy phép lái xe có thời hạn. Thế nhưng, trong trường hợp người vi phạm pháp luật giao thông đường bộ bị truy cứu trách nhiệm hình sự thì Điều 202 Bộ luật hình sự cũ, Điều 260 Bộ luật hình sự mới không đề cập đến. Khoản 5 của các điều luật này quy định về “cấm đảm nhiệm chức vụ”, “cấm hành nghề”, “hoặc làm công việc nhất định”....Do vậy, thực tiễn xét xử cho thấy mặc dù hậu quả vụ tai nạn xảy ra nghiêm trọng, người gây tai nạn bị truy cứu trách nhiệm hình sự, được cho hưởng án treo hoặc được áp dụng hình phạt không phải tù có thời hạn thì đa số các bản án đều tuyên trả lại giấy phép lái xe cho bị cáo, nhất là các bị cáo lái xe mô-tô. Quyết định như vậy vô hình chung xử lý trách nhiệm của người lái xe vi phạm pháp luật hình sự không nghiêm khi so sánh với người lái xe vi phạm pháp luật hành chính bị tước bằng lái có thời hạn.

Điều 260 Bộ luật hình sự mới đã không sử dụng hết các nội dung được hướng dẫn theo cách tính thiệt hại của Thông tư liên tịch số 09/2013/TTLT – Bộ Công an, Bộ quốc phòng, Bộ tư pháp, Viện kiểm sát tối cao, Tòa án nhân dân tối cao, dẫn đến trên thực tiễn sẽ có nhiều trường hợp

chênh nhau về mức độ chịu trách nhiệm hình sự, làm ảnh hưởng đến yếu tố công bằng khi xét xử.

Tình tiết định khung tăng nặng quy định tại các điểm a, b, c, d khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới không được quy định ở khoản 3 của Điều luật này (kèm theo điều kiện gây ra hậu quả thuộc các điểm đ, e, g khoản 2 Điều 260). Điều đó sẽ tạo ra sự mất công bằng khi một người tham gia giao thông vi phạm quy định của Luật giao thông đường bộ, gây ra hậu quả thuộc khoản 1 nhưng vì thuộc một trong các trường hợp theo quy định tại điểm a, b, c, d khoản 2 nên bị xét xử theo khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới. Tương tự như vậy, một người tham gia giao thông vi phạm Luật giao thông đường bộ, gây ra mức hậu quả ở khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới (chết 2 người), và họ thuộc một trong các trường hợp theo quy định tại các điểm a, b, c, d khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới thì cũng chỉ xét xử họ ở khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới (mặc dù biết rằng khi xét xử, hình phạt của người bị áp dụng nhiều tình tiết định khung tăng nặng bao giờ cũng cao hơn, nhưng điều này chỉ nhìn thấy rõ và thực hiện được nếu các bị cáo cùng xét xử trong một vụ án hoặc tại cùng một Tòa án).

Ví dụ: A không có giấy phép lái xe hợp lệ, lái xe vi phạm Luật giao thông đường bộ, gây hậu quả chết 01 người. A bị xét xử theo điểm a khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới với khung hình phạt tù từ 03 năm đến 10 năm.

B cũng không có giấy phép lái xe, lái xe trong tình trạng hơi thở có nồng độ cồn vượt mức quy định, vi phạm luật giao thông đường bộ, gây hậu quả chết 02 người. B cũng chỉ bị xét xử theo các điểm a, b, đ khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới với khung hình phạt tù từ 03 năm tù đến 10 năm tù.

Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao sớm có văn bản hướng dẫn những điểm mới quy định tại khoản 2 Điều 260 Bộ luật hình sự mới về điều kiện, thủ tục áp dụng tình tiết “có sử dụng ma túy...” và những nội

dung liên quan đến việc áp dụng khoản 3 Điều 29 Bộ luật hình sự mới miễn trách nhiệm hình sự cho các bị cáo phạm tội theo khoản 1 Điều 260 Bộ luật hình sự mới, trong đó cần chú ý vấn đề xử lý vật chứng liên quan đến giấy phép lái xe (cả cho trường hợp miễn trách nhiệm hình sự lẫn trường hợp không áp dụng hình phạt tù có thời hạn), vấn đề án phí hình sự đối với bị cáo được miễn trách nhiệm hình sự.

Tòa án nhân dân tối cao cần sớm tổng kết thực tiễn thi hành Điều 260 Bộ luật hình sự mới trong năm 2018 và xem xét, kiến nghị cấp có thẩm quyền bổ sung các tình tiết định khung hình phạt mới như: Tình tiết định khung mới ở khoản 3 được tính từ sự tổng hợp một trong các điểm a, b, c, d khoản 2 với mức độ hậu quả rất nghiêm trọng ở các điểm d, e, g khoản 2; tình tiết định khung mới ở khoản 2 được tính từ sự tổng hợp vừa hậu quả về tính mạng, sức khỏe con người với mức hậu quả về thiệt hại vật chất theo khoản 1 Điều 260 Bộ luật hình sự mới (*trương tự như vậy thì xây dựng thêm tình tiết định khung mới ở khoản 3 Điều 260*).

**Ví dụ 1:** Làm chết 01 người và gây thiệt hại về tài sản từ 100 triệu đến dưới 500 triệu thì bị xét xử theo khoản 2; làm chết 02 người và gây thiệt hại về tài sản từ 500 triệu đến dưới 1 tỷ rưỡi thì xét xử theo khoản 3...

**Ví dụ 2:** Gây chết 02 người và không có giấy phép lái xe hợp lệ thì bị xét xử theo khoản 3 Điều 260 Bộ luật hình sự mới

### **3.2.2 Tăng cường hướng dẫn, tuyên truyền pháp luật hình sự mới được bổ sung, sửa đổi**

Bên cạnh việc cần tiếp tục xây dựng, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông, cần tiến hành hoạt động tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật, hình sự. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật là một trong những nhiệm vụ hàng đầu nhằm từng bước nâng cao dân trí pháp lý, hiểu hết luật, ý thức pháp luật năng lực thực



hiện đúng đắn, nghiêm chỉnh pháp luật, xác lập kỷ cương, phát huy dân chủ, ổn định chính trị xã hội. Mục đích của đẩy mạnh công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật theo phương châm liên tục và thường xuyên, thiết thực và hiệu quả là nhằm làm cho mọi đối tượng tham gia giao thông đường bộ hiểu được pháp luật hình sự để từ đó nâng cao ý thức tự giác chấp hành khi tham gia giao thông đường bộ và tham gia đúng đắn vào giải quyết vụ án hình sự. Các phương tiện thông tin đại chúng cũng như hoạt động giải thích với nhiều hình thức khác nhau phong phú và đa dạng.

Công tác tuyên truyền phổ biến pháp luật hình sự trên các phương tiện thông tin đại chúng như: báo, đài phát thanh, đài truyền hình, biên tập các chương trình, chuyên mục về an toàn giao thông, tổ chức các buổi tọa đàm ở các cơ quan nhà nước, đơn vị sản xuất, tổ chức quần chúng trên địa bàn quận Sơn Trà là vấn đề hết sức cần thiết, do vậy phải được tiến hành thường xuyên có hệ thống.

Các cơ quan nhà nước, các tổ chức, các đoàn thể, các doanh nghiệp trên địa bàn quận Sơn Trà có trách nhiệm giáo dục cho cán bộ, công chức, viên chức, người lao động, người dân kể cả những khách tham quan du lịch hoạt động đi lại trên địa bàn nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật hình sự về tham gia giao thông đường bộ. Đồng thời ban hành quy chế khen thưởng, biểu dương gương người tốt, việc tốt trong lĩnh vực bảo đảm trật tự an toàn giao thông, xử lý nghiêm đối với những người vi phạm pháp luật hình sự và các luật liên quan tham gia giao thông đường bộ.

Việc tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông cần phải nghiên cứu cho phù hợp với từng đối tượng, cần tập trung vào các đối tượng học sinh, thiếu niên, thanh niên; người sử dụng mô tô, xe máy; người điều khiển xe thô sơ; người lái ô tô, phương tiện thủy; cán bộ công nhân viên chức ở các quan xí nghiệp, nhân dân sống ven hành

lang giao thông; nội dung, hình thức tuyên truyền cần đa dạng, phong phú, thiết thực. Trước sự phát triển mạnh mẽ của mạng Internet, nhất là các trang mạng xã hội hiện nay, nên nghiên cứu, tăng cường hình thức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trên mạng xã hội, để bất cứ người nào sử dụng điện thoại di động thông minh, các thiết bị kết nối mạng Internet đều có thể tìm hiểu và tra cứu nội dung cụ thể của pháp luật hình sự mới được bổ sung, sửa đổi.

### ***3.2.3. Tăng cường tổng kết thực tiễn áp dụng đúng pháp luật hình sự trong việc xử lý tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ***

Để áp dụng đúng pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ các cơ quan bảo vệ pháp luật tại quận Sơn Trà thực hiện các nội dung sau:

TAND, Viện kiểm sát nhân dân, cơ quan điều tra quận Sơn Trà cần tổ chức hội nghị chuyên đề về định tội danh và quyết định hình phạt đối với tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Mục đích của thực tiễn áp dụng pháp luật nhằm áp dụng thống nhất pháp luật hình sự trong công tác xét xử về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn thuộc địa bàn quận Sơn Trà nói riêng và thành Đà Nẵng nói chung.

Đặc biệt TAND Quận Sơn Trà cần thường xuyên nghiên cứu áp dụng pháp luật hình sự một cách cụ thể, đúng đắn, đồng thời kiểm tra, đánh giá chất lượng, xét xử các phiên tòa trong thời gian qua như thế nào, để từ đó rút kinh nghiệm những mặt đã áp dụng tốt và mặt vận dụng còn sơ hở trường hợp chưa áp dụng đúng pháp luật hình sự hoặc còn nhiều khó khăn vướng mắc cũng như lúng túng bị động trong quá trình xét xử, để từ đó uốn nắn sai lệch, nhằm bổ sung những vấn đề chưa phù hợp, chưa đảm bảo tính chính xác, giúp cho việc xét xử tòa án ngày càng có chất lượng cao, đảm bảo đúng người, đúng tội, không oan sai hoặc bỏ lọt tội phạm. Sau 6 tháng đến 1 năm

cần phải tổ chức sơ kết, tổng kết việc xét xử tội các tội phạm này để thông báo cho các cơ quan pháp luật và người dân biết cùng phối hợp. Tòa án nhân dân quận Sơn Trà cần bảo đảm việc áp dụng pháp luật hình sự trong thực tiễn một cách đúng người, đúng tội, đúng pháp luật. Mặt khác, Tòa án nhân dân quận Sơn Trà cần có kế hoạch đánh giá hiệu quả, áp dụng pháp luật hình sự đối với các tội phạm hoạt động trong lĩnh vực tham gia giao thông đường bộ, hạn chế đến mức thấp nhất những sai sót trong việc định tội danh và áp dụng TNHS phù hợp với thực tiễn và tính chất và mức độ phạm tội, khắc phục tình trạng nhiều trường hợp tương tự nhau trong các vụ án tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ nhưng Tòa án áp dụng mức hình phạt khác nhau, chưa đúng người, đúng tội gây ra tình trạng thiếu đúng đắn trong quá trình xét xử, tuyên phạt các đối tượng, có những đối tượng có tội vi phạm khác nhau nhưng cũng mức trừng phạt như nhau.

Tòa án nhân dân quận Sơn Trà cần bảo đảm công tác xét xử ngày càng có tính chiều sâu, không hình thức và mang tính thực tiễn cao để các Thẩm phán có thể nghiên cứu áp dụng trong quá trình xét xử và định tội danh, áp dụng TNHS một cách đúng đắn, đúng người đúng tội

Tòa án nhân dân quận Sơn Trà cần nghiêm túc khắc phục những bất cập, hạn chế còn tồn tại trong công tác xét xử, định tội danh, trách nhiệm hình sự của Tòa án đối với các bị cáo. Đồng thời, quá trình xét xử phải công khai cho mọi người dân biết để họ đóng góp ý kiến và có thể làm nguồn tài liệu tham khảo đối với các Tòa án cũng như các Thẩm phán trên địa bàn Quận Sơn Trà. Đồng thời, Tòa án nhân dân quận Sơn Trà cần phát hành và phổ biến rộng rãi những tài liệu liên quan đến xét xử các vụ án về tội vi phạm quy đi trong tham gia giao thông đường bộ của cả nước và các địa phương để làm tài liệu tham khảo cho tòa án, thẩm phán, kiểm soát viên nghiên cứu, học hỏi kinh nghiệm trong việc xét xử các vụ án tương tự.

#### ***3.2.4. Tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan có thẩm quyền trong việc áp dụng pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà***

Các cơ quan, cá nhân thực hiện công tác tố tụng, các cơ quan chức năng trên địa bàn quận cần phải phối hợp chặt chẽ với nhau để triển khai thực hiện có hiệu quả, góp phần đấu tranh ngăn chặn và làm giảm tội phạm vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ, nhất là trong các đợt thực hiện cao điểm tấn công phòng chống tội vi phạm khi tham gia giao thông đường bộ.

Các cơ quan có thẩm quyền cần tăng cường phối hợp nâng cao chất lượng thực hành quyền công tố, kiểm sát, điều tra, xét xử các tội vi phạm này, nhằm bảo đảm việc khởi tố, điều tra, truy tố, xác định tội danh, xác định trách nhiệm hình sự trong quá trình xét xử của Tòa án, Viện kiểm sát về tội vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ đúng người, đúng tội, đúng pháp luật, không làm oan người vô tội và không bỏ lọt tội phạm, hạn chế đến mức thấp nhất việc xét xử kéo dài, chưa thấu tình đạt lý gây tâm lý không tốt cho người dân và các bị hại trên địa bàn quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng.

Các cơ quan có thẩm quyền như: viện kiểm sát, công an giao thông, cảnh sát cơ động, cảnh sát 113, các thành viên hội thẩm, các cơ quan quản lý nhà nước về giao thông đường bộ cần tiếp tục nâng cao nâng cao chất lượng phối hợp trong việc tiếp nhận và xử lý tố giác, tin báo về tội phạm; tập trung đẩy nhanh tiến độ giải quyết án, tránh tình trạng lọt tội và kéo dài, nhất là những vụ án phức tạp dư luận quan tâm....

#### ***3.2.5. Nâng cao chất lượng của đội ngũ cán bộ áp dụng pháp luật***

Cần phải nhận thức đúng đắn về tầm quan trọng có ý nghĩa quyết định trong việc xây dựng đội ngũ thẩm phán, HTND, kiểm sát viên, điều tra viên,

luật sư trên địa bàn quận Sơn Trà. Bên cạnh đó, cần phải xây dựng đội ngũ luật sư có tâm và có tầm và có trình độ tổng hợp, công tâm, trung thực không vì một lý do nào khác mà bào chữa sai sự thật, có lợi cho thân chủ để tham gia tranh tụng trong hoạt động xét xử tội vi phạm này trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng

Cần có lộ trình và bước đi thích hợp trong xây dựng đội ngũ tiến hành tố tụng và tham gia tố tụng trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng.

Công tác đào tạo, bồi dưỡng đội ngũ cán bộ, công chức nói chung và đội ngũ Tòa án, Thẩm phán, Viện kiểm sát, kiểm sát viên, điều tra viên, HTND, các đoàn luật sư cần phải được quan tâm thực hiện đồng bộ để không ngừng nâng cao chất lượng hiệu quả hoạt động của đội ngũ này trong quá trình thực hiện đúng Luật Hình sự trên địa bàn quận Sơn Trà. Lãnh đạo các cơ quan pháp luật cần tạo điều kiện bố trí thời gian thích hợp để tạo điều kiện cho đội ngũ này học tập, nghiên cứu pháp luật nâng cao trình độ chuyên môn và nghiệp vụ, kỹ năng xét xử, cũng như tham dự phiên xét xử để rút kinh nghiệm trong quá trình nghiên cứu hồ sơ vụ án trước khi tham gia xét xử trong và sau khi xét xử.

Nâng cao phẩm chất đạo đức của đội ngũ cán bộ ở các cơ quan thực hiện Luật Hình sự về tội vi phạm quy định giao thông đường bộ cũng như các số luật liên quan. Đồng thời tăng cường việc tổ chức học tập chủ trương chính sách, quan điểm của Đảng, pháp luật nhà nước về vấn đề này để giúp các đối tượng nâng cao khả năng xét xử tội vi phạm này. Đặc biệt trong quá trình xét xử phải thể hiện tính dân chủ, tính thân thiện, tính giai cấp, tính pháp lý, tính nhân văn, coi đây là nội dung không kém phần quan trọng để không ngừng nâng cao năng lực phẩm chất của đội ngũ này.

Mặt khác cần có chính sách đồng bộ khuyến khích lợi ích vật chất, gắn với động viên tinh thần của đội ngũ này đề cao tinh thần trách nhiệm, kỷ

luật, đạo đức nghề nghiệp của đội ngũ cán bộ công chức, đặc biệt đội ngũ Tòa án, Thẩm phán, Viện kiểm sát, Kiểm sát viên, và các luật sư trên địa bàn quận Sơn Trà.

Phải thực hiện chuyên nghiệp hóa đội ngũ Thẩm phán, Kiểm sát viên, Điều tra viên trên cơ sở tiêu chuẩn và có sự chuẩn bị chu đáo, kết hợp các độ tuổi, bảo đảm tính liên tục, kế thừa và phát triển. Đặc biệt phải nâng cao chất lượng đối với tiêu chuẩn tuyển chọn thẩm phán họ phải là những người giỏi chuyên môn, có phẩm chất đạo đức tốt, có trình độ hiểu biết xã hội theo tinh thần của Luật tổ chức TAND năm 2014.

### **Tiểu kết chương 3**

Trong chương này tác giả luận văn đã đề cập 5 yêu cầu của quá trình đòi hỏi áp dụng đúng pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đó là yêu cầu về cải cách tư pháp, yêu cầu về cải cách bộ máy, yêu cầu về cải cách hệ thống pháp luật. Đặc biệt luận văn đã đưa ra 5 nhóm giải pháp nhằm áp dụng đúng pháp luật hình sự về tội phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Đây là những giải pháp có tính khả thi có thể áp dụng vào điều kiện thực tế ở quận Sơn Trà trong việc xử lý tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ .

## KẾT LUẬN

Bảo đảm áp dụng đúng pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ ở nước ta nói chung và quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng nói riêng là vấn đề có tính cấp thiết cả về lý luận và thực tiễn.

Luận văn đã khái quát một số lý luận cơ sở pháp lý liên quan đến các hệ thống pháp luật, đặc biệt pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Đồng thời cũng đã làm rõ cơ sở pháp lý của việc xác định tội danh và trách nhiệm hình sự của các tội phạm trong quá trình tham gia giao thông gây ra làm chết người, bị thương và thiệt hại tài sản rất lớn. Luận văn cũng đã phân tích thực trạng áp dụng pháp luật hình sự về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng trong 5 năm 2013-2017 về những kết quả đạt được và những hạn chế bất cập đối với vấn đề định tội danh và xác định trách nhiệm hình sự của các bị cáo. Đặc biệt luận văn đã đề ra 5 yêu cầu và 5 nhóm giải pháp nhằm đảm bảo áp dụng đúng pháp luật hình sự về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn quận Sơn Trà, Thành phố Đà Nẵng thời gian đến.

Trong đó tập trung chủ yếu vào việc nâng cao trình độ nhận thức, kỹ năng xét xử của Tòa án, Viện kiểm sát quận Sơn Trà đối với các bị cáo về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trên địa bàn nói trên. Mặt khác, đề cập các giải pháp nhằm nâng cao đến đội ngũ làm công tác pháp luật trong quá trình phối hợp với Tòa án, Viện kiểm sát xử lý tội vi phạm này. Các giải pháp có tính đồng bộ và tính khả thi có thể áp dụng vào điều kiện thực tế của quận Sơn Trà thời gian đến. Mặc dù bản thân đã có nhiều cố gắng trong quá trình nghiên cứu và thực tế và hoàn thành luận văn, tuy nhiên do thời gian và năng lực có hạn và vấn đề này rất phức tạp khó khăn đòi hỏi phải tập trung nghiên cứu một cách sâu sắc để có giải pháp một

cách thiết thực hơn. Do vậy, luận văn còn một số hạn chế, khiêm khuyết chưa được đề cập một cách đầy đủ, và giải quyết một cách trọn vẹn một số vấn đề đang đặt ra. Vì vậy kính mong sự quan tâm chỉ bảo của các thầy, cô trong hội đồng, các cơ quan pháp luật trên địa bàn quận Sơn Trà và đồng nghiệp tham gia đóng góp ý kiến để tác giả luận văn tiếp thu và hoàn thiện nhằm nâng cao chất lượng cao hơn.



## DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Công an, Quốc phòng, Tư pháp, Viện kiểm sát, Tòa án nhân dân tối cao, *Thông tư liên tịch số 9/ 2013*.
2. Bộ Giao thông vận tải (2012), *Thông tư liên tịch Số: 17/2012/TT-BGTVT ngày 29 tháng 5 năm 2012*. Hà Nội.
3. Bộ luật Hình sự (1999), *Theo điều luật 202 Bộ Luật Hình sự*
4. Bộ Tư pháp (1957), *Tập luật lệ tư pháp*, Hà Nội.
5. Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Bộ Tư pháp (2013), *Viện kiểm sát nhân dân tối cao và Tòa án nhân dân tối cao (2013)*.
6. Cục CSGT Đường bộ đường sắt, *Báo cáo tình hình tai nạn giao thông trên địa bàn toàn quốc năm 2016 – 2017*
7. Chính phủ, *Nghị số 46 2016 Nghị định CP ngày 26/5/2016*
8. Chính phủ (1955), *Thông tư số 442/TTg, ngày 19/01/1955*.
9. Công an Quận Sơn Trà, *Tình hình tai nạn giao thông đường bộ và va chạm giao thông trên địa bàn quận Sơn Trà, thành phố Đà Nẵng trong 5 năm*
10. Lê Cẩm (2000), *Các nghiên cứu chuyên khảo về Phần chung Luật Hình sự, Tập III*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
11. Lê Cẩm (2005), *Những vấn đề cơ bản trong khoa học Luật Hình sự (Phần chung)*, Nxb Đại học Quốc gia, Hà Nội.
12. Nguyễn Đắc Dũng (2011), “Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong Luật Hình sự Việt Nam – Trên cơ sở nghiên cứu thực tiễn địa bàn tỉnh Bắc Ninh”, *Luận văn thạc sĩ luật học, Khoa Luật – Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội*.
13. Hội đồng Thẩm phán TANDTC (2003) *Nghị quyết 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17 tháng 4 năm 2003*. Hà Nội.

14. Hội đồng Thẩm phán TANDTC (2013), *Nghị quyết Số: 01/2013/NQ-HĐTP ngày 06 tháng 11 năm 2013.*
15. Hội đồng Thẩm phán TANDTC (2015), *Nghị quyết Số: 03/2015/NQ-HĐTP ngày 28 tháng 10 năm 2015.*
16. Trần Thị Thu Hằng (2012), *Xử lý Nguyễn Văn Đ. về tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” có phù hợp?, (số 18), tr.35-37*
17. Trần Minh Hương (2002), *Tìm hiểu các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng, trật tự quản lý hành chính.* Nxb Văn hóa dân tộc, Hà Nội.
18. Vũ Thành Long – Chánh tòa phúc thẩm, Tòa án quân sự Trung ương, (2012), “Điều 202 Bộ luật hình sự - Một số nội dung cần được hướng dẫn áp dụng trong điều tra, truy tố, xét xử”, *Tạp chí Tòa án nhân dân*, (số 01), tr 11-14.
19. Lê Văn Luật – Thẩm phán, TAND huyện Hướng Hóa, Quảng Trị (2011), “*Xác định lỗi khi định tội danh và quyết định hình phạt đối với tội “Vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ” một số vấn đề lý luận và thực tiễn áp dụng*”, *Tạp chí Tòa án nhân dân*, (số 16), tr 10-14.
20. Nguyễn Đức Mai (2001), *Chương XIX – Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng (trong sách Bình luận khoa học Bộ luật hình sự năm 1999)*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
21. Nguyễn Đức Mai – Thẩm phán Tòa án quân sự Trung ương, (2009), *Một số vướng mắc trong thực tiễn giải quyết các vụ án về trật tự an toàn giao thông đường bộ*, *tạp chí Tòa án nhân dân*, (số 22), tr 22-28.
22. Lê Văn Meo (2013), Trần Thị H. Phạm tội quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, *Tòa án nhân dân*, (số 7), tr. 27-28.
23. Nguyễn Trọng Nghĩa – VKS Quân sự khu vực 22 – Quân khu 2 (2010), *Cần thống nhất nhận thức trong việc áp dụng luật giao thông đường bộ khi giải*

*quyết các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, (số 16), tr 42-44.

24. Cao Thị Oanh (chủ biên) (2010), *Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam – Phần chung*, Nxb Giáo dục Việt Nam, Hà Nội.
25. Cao Thị Oanh (chủ biên) (2010), *Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam – Phần các tội phạm*, Nxb Giáo dục Việt Nam, Hà Nội.
26. Đinh Văn Quế (2004), *Bình luận khoa học Bộ luật hình sự năm 1999 (phần chung)*, Nxb Thành phố Hồ Chí Minh.
27. Đinh Văn Quế (2005), *Bình luận khoa học chuyên sâu Bộ luật hình sự - Phần các tội phạm, Tập VII-Các tội xâm phạm quy định về an toàn giao thông*, Nxb Thành phố Hồ Chí Minh.
28. Đinh Văn Quế (2000), *Các tình tiết tăng nặng, giảm nhẹ trách nhiệm hình sự*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
29. Quốc Hội (1999), *Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ Điều 202 BLHS*.
30. Quốc Hội (2015), *Điều 260 Bộ luật hình sự năm 2015 về tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ*
31. Quốc Hội (1999), *Điều 202 BLHS 1999 được hiểu là hành vi không thực hiện hoặc thực hiện không đúng các quy tắc GTĐB*.
32. Quốc Hội (2013), *Điều 8 Hiến pháp 2013*
33. Quốc Hội, *Bộ luật hình sự năm 1985 tại Điều 186 Chương VIII*
34. Quốc Hội (Năm 1946, 1959, 1982 và 2013), *Hiến pháp Việt Nam*.
35. Quốc Hội (2008), *Điều 39 Luật GTĐB đã phân loại đường bộ*
36. Quốc Hội (2008), *Điều 39 Luật giao thông đường bộ năm 2008*
37. Quốc Hội (2003), *Bộ luật Tố tụng hình sự năm 2003*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.

38. Quốc Hội (2015), *Bộ luật Tố tụng hình sự năm 2015*
39. Quốc Hội (2008), *Luật giao thông đường bộ năm 2008*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
40. *Sơ khảo lịch sử Nhà nước và Pháp luật Việt Nam* (1983), Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
41. Tòa án nhân dân tối cao (1990), *Các văn bản về hình sự, dân sự và tố tụng*, Hà Nội.
42. Lê Xuân Sinh – Thẩm phán Tòa án Quân sự Trung ương (2011), “Một số vấn đề vướng mắc từ thực tiễn áp dụng Điều 202 Bộ Luật Hình sự”, Tạp chí Tòa án nhân dân, (số 16), tr 15-19.
43. Trần Hữu Tráng – Giảng viên chính Viện Đại học mở Hà Nội (2012), “Cần hình sự hóa hành vi đã sử dụng rượu, bia hoặc các chất kích thích khác mà vẫn điều khiển các phương tiện giao thông để phòng ngừa tai nạn”, Tạp chí Tòa án nhân dân, (số 16), tr 18-22.
44. Tòa án Quận Sơn Trà, *Báo cáo về tổng số bị cáo xét xử trong 5 năm 2013 – 2017*
45. Tòa án phúc thẩm, *Báo cáo tòa án phúc thẩm tại TP Đà Nẵng năm 2013 – 2017 tại TP Đà Nẵng*
46. Trường Đại học Luật Hà Nội (2000), *Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam – Phần các tội phạm*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
47. TAND Quận Sơn Trà, *Số liệu thống kê từ năm 2013 đến năm 2017 TAND Quận Sơn Trà*
48. Trường Đại học Luật Hà Nội (2005), *Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam, tập I (Phần chung)*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
49. UBND quận Sơn Trà, *Chỉ thị thực hiện các biện pháp quy định giáo dục đối với người dân.*

50. UBND quận Sơn Trà (2014-2016), *Báo cáo tình hình phát triển kinh tế xã hội trong 3 năm*.
51. Võ Khánh Vinh (2013), *Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam – Phần các tội phạm*, Nxb Công an nhân dân. Hà Nội.
52. Võ Khánh Vinh (2011), *Giáo trình Lý luận chung về định tội danh*, Nxb Công an nhân dân. Hà Nội.
53. Võ Khánh Vinh (1996), *Tội phạm học, Luật Hình sự, Luật Tố tụng hình sự*, Nxb Chính trị quốc gia. Hà Nội.
54. Võ Khánh Vinh (2004), *Bình luận khoa học Bộ luật Tố tụng hình sự*, Nxb Công an nhân dân.
55. Võ Khánh Vinh (2012), *Xã hội học pháp luật*, Nxb Khoa học xã hội, Hà Nội.
56. Võ Khánh Vinh (1989), *Quyết định hình phạt: Một số vấn đề chung*, Nhà nước và pháp luật, (số 4).
57. Võ Khánh Vinh (1990), *Nguyên tắc cá thể hóa việc quyết định hình phạt*, Tòa án nhân dân, (số 8).
58. Võ Khánh Vinh (1990), *Nghiên cứu tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của tội phạm khi quyết định hình phạt*, Tòa án nhân dân, (số 12).
59. Viện Khoa học pháp lý (2006), *Từ điển Luật học*, Nxb Từ điển Bách khoa và Nxb Tư pháp, Hà Nội.
60. 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.