

ĐẠI HỌC QUỐC GIA HÀ NỘI

KHOA LUẬT

BÙI DANH ĐẠI

**CÁC TỘI XÂM PHẠM TRẬT TỰ AN TOÀN  
GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ THEO  
LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM**  
(Trên cơ sở số liệu thực tiễn địa bàn tỉnh Đắk Nông)

*Chuyên ngành* : Luật hình sự và tố tụng hình sự

*Mã số* : 60 38 01 04

**TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT HỌC**

HÀ NỘI - 2015

**Công trình được hoàn thành  
tại Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội**

*Người hướng dẫn khoa học:* TS. Nguyễn Khắc Hải

*Phản biện 1:*

*Phản biện 2:*

**Luận văn được bảo vệ tại Hội đồng chấm luận văn, họp  
tại Khoa Luật - Đại học Quốc gia Hà Nội.**

Vào hồi ..... giờ ....., ngày ..... tháng ..... năm 2015.

**Có thể tìm hiểu luận văn  
tại Trung tâm thông tin - Thư viện Đại học Quốc gia Hà Nội  
Trung tâm tư liệu - Khoa Luật Đại học Quốc gia Hà Nội**

# MỤC LỤC CỦA LUẬN VĂN

Trang

<i>Trang phụ bì</i>	
<i>Lời cam đoan</i>	
<i>Mục lục</i>	
<i>Danh mục các bảng</i>	
<b>MỞ ĐẦU</b>	1
<b>Chương 1: MỘT SỐ VẤN ĐỀ CHUNG VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</b>	8
1.1. Khái niệm và các đặc điểm của các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	8
1.1.1. Khái niệm các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	8
1.1.2. Các đặc điểm của các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	11
1.2. Lịch sử hình thành và phát triển của luật hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	19
1.2.1. Giai đoạn từ sau Cách mạng Tháng Tám năm 1945 đến trước khi pháp điển hóa lần thứ nhất - Bộ luật hình sự Việt Nam năm 1985	19
1.2.2. Giai đoạn từ khi ban hành Bộ luật hình sự năm 1985 đến trước pháp điển hóa lần thứ hai - Bộ luật hình sự Việt Nam năm 1999	26
1.3. Các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự của một số nước trên thế giới	32
1.3.1. Bộ luật hình sự Cộng hòa Liên bang Đức	32
1.3.2. Bộ luật hình sự Liên bang Nga	37
1.3.3. Bộ luật hình sự Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa	41
<b>Chương 2: THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ THỰC TIỄN XÉT XỬ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH ĐẮK NÔNG</b>	44
2.1. Thực trạng pháp luật hình sự Việt Nam về xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	44
2.1.1. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (Điều 202 Bộ luật hình sự)	44
2.1.2. Tội cản trở giao thông đường bộ (Điều 203 Bộ luật hình sự)	51
2.1.3. Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông không bảo đảm an toàn giao thông đường bộ (Điều 204 Bộ luật hình sự)	53

2.1.4	Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện khiến các phương tiện giao thông đường bộ (Điều 205 Bộ luật hình sự)	56
2.1.5	Tội tổ chức đua xe trái phép (Điều 206 Bộ luật hình sự)	59
2.1.6	Tội đua xe trái phép (Điều 207 Bộ luật hình sự)	61
2.2.	Tình hình xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Đắk Nông	63
2.3.	Một số tồn tại, vướng mắc trong thực tiễn xét xử và các nguyên nhân cơ bản	70
<b>Chương 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ BẢO ĐẢM THI HÀNH CÁC QUY ĐỊNH CỦA BỘ LUẬT HÌNH SỰ VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ</b>		81
3.1.	Sự cần thiết và định hướng hoàn thiện Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	81
3.1.1.	Sự thay đổi của tình hình kinh tế - xã hội dẫn đến sự cần thiết phải sửa đổi bổ sung các quy định các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông	81
3.1.2.	Sự cần thiết phải sửa đổi các quy định hiện hành của Luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ	84
3.1.3.	Những định hướng cơ bản sửa đổi, bổ sung các quy định của Bộ luật hình sự về các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	85
3.2.	Một số giải pháp hoàn thiện các quy định của Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	87
3.2.1.	Những đánh giá chung	87
3.2.2.	Nội dung kiến nghị sửa đổi, bổ sung những quy định của Bộ luật hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	94
3.3.	Một số giải pháp bảo đảm thi hành các quy định của Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ	100
3.3.1.	Tăng cường hướng dẫn thi hành các quy định của Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và hoàn thiện các quy định của pháp luật về xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ	100

3.3.2.	Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật, nâng cao ý thức pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ	103
3.3.3	Tổ chức có hệ thống điều khiển hoạt động giao thông đường bộ, quản lý phương tiện giao thông, đăng ký phương tiện giao thông đường bộ, cấp giấy phép lái xe	104
3.3.4	Tăng cường công tác tuần tra, giám sát và xử lý kịp thời mọi vi phạm an toàn giao thông đường bộ, xét xử nghiêm minh và kịp thời các vụ án trong lĩnh vực này	106
3.3.5	Tăng cường công tác giáo dục pháp luật cho các cán bộ làm công tác trong các cơ quan bảo vệ pháp luật liên quan đến xử lý các vụ xâm phạm trật tự an toàn giao thông	108
	<b>KẾT LUẬN</b>	110
	<b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO</b>	112

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Cùng với sự phát triển hoạt động giao thông vận tải thì tình hình các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và tình hình tai nạn giao thông đường bộ trong những năm gần đây trên cả nước nói chung và tại địa bàn tỉnh Đắk Nông nói riêng cũng tăng rất nhanh về cả số lượng vụ việc và mức độ nghiêm trọng đã gây ra những hậu quả lớn về người và tài sản, làm ảnh hưởng không nhỏ đến an ninh trật tự, an toàn xã hội.

Trước thực trạng này, Nhà nước, xã hội và các cơ quan chức năng trong cả nước nói chung, tỉnh Đắk Nông nói riêng đã tiến hành nhiều giải pháp đồng bộ, quyết liệt và liên tục để ngăn chặn và phòng, chống vi phạm và tội phạm trong lĩnh vực an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, một trong những nguyên nhân phát sinh là sự gia tăng tính chất và mức độ của hành vi vi phạm nói chung, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ nói riêng như: phóng nhanh, vượt ẩu, cầu thả khi thực hiện các quy định khác về an toàn trong điều khiển phương tiện nhưng không có giấy phép hoặc không có bằng lái theo quy định, trong khi say rượu hoặc không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển giao thông... gây ra hậu quả nghiêm trọng về tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác. Ngoài ra lý do về mặt địa lý và địa hình cũng góp phần nào tạo ra thực trạng trên bởi Đắk Nông là một tỉnh nằm ở phía Tây Nam của vùng Tây Nguyên, Phía Bắc và Đông Bắc giáp tỉnh Đắk Lắk, phía Đông và Đông Nam giáp tỉnh Lâm Đồng, phía Nam và Tây Nam giáp tỉnh Bình Phước, phía Tây giáp Vương Quốc Campuchia. Mạng lưới giao thông của tỉnh Đắk Nông chủ yếu là đường bộ, với 3 tuyến quốc lộ có tổng chiều dài là 310 km, phần lớn đã được trải nhựa, còn 89,5 km là đường cấp phối.

Trước diễn biến ngày càng phức tạp của tai nạn giao thông đường bộ hiện nay, các cấp, các ngành đã nghiên cứu, xác định các nguyên nhân dẫn đến tình trạng tai nạn giao thông ngày càng nghiêm trọng, phức tạp. Một trong các nguyên nhân được xác định đó là do việc xử lý hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng chưa được xử lý nghiêm minh triệt để. Điều này xuất phát từ nhiều yếu tố khách quan và chủ quan khác nhau, trong đó một trong những nguyên nhân quan trọng là quy định của pháp luật hình sự chưa đảm bảo để xử lý triệt để, có hiệu quả và quan điểm xử lý đối với loại tội phạm này chưa rõ ràng dẫn đến tỉ lệ truy tố, xét xử các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ còn thấp

Vì vậy, để góp phần ngăn chặn, phòng ngừa và giảm bớt vi phạm pháp luật và các tội phạm xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, bảo đảm

an ninh trật tự, an toàn xã hội, an toàn về tính mạng, sức khỏe và tài sản của công dân, việc nghiên cứu và làm sáng tỏ khái niệm và những dấu hiệu pháp lý hình sự của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, nghiên cứu so sánh với Bộ luật hình sự một số nước trên thế giới và đánh giá thực tiễn xét xử các tội phạm này trong thời gian 05 năm (2010 - 2014) trên địa bàn tỉnh Đắk Nông để thực hiện mục đích trên có ý nghĩa chính trị - xã hội và lý luận - thực tiễn quan trọng. Đây cũng là lý do để tác giả quyết định lựa chọn đề tài: “**Các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ theo Luật hình sự Việt Nam (Trên cơ sở số liệu thực tiễn địa bàn tỉnh Đắk Nông)**” làm đề tài luận văn thạc sĩ luật học.

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

Dưới góc độ khoa học pháp lý, trong thời gian qua việc nghiên cứu về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ ở các mức độ khác nhau, trực tiếp và gián tiếp đã có một số công trình nghiên cứu được công bố, đồng thời thể hiện trên *ba* bình diện - luận văn, luận án, sách chuyên khảo, tham khảo, bình luận, cũng như giáo trình dành cho hệ đại học và một số bài viết bình luận án như:

\* *Nhóm thứ nhất (các luận án tiến sĩ, luận văn thạc sĩ luật học)* bao gồm: 1) Bùi Kiến Quốc, *Các biện pháp đấu tranh phòng, chống tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ở Thủ đô Hà Nội*, Luận án tiến sĩ luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội, 2001; 2) Ngô Huy Ngọc, *Những biện pháp phòng ngừa tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ tại thành phố Hà Nội*, Luận văn thạc sĩ luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội, 1996; 3) Phan Huy Thái, *Điều tra các vụ án vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải đường bộ trên địa bàn thành phố Hà Nội - Thực trạng và giải pháp hoàn thiện*, Luận văn thạc sĩ luật học, Đại học Cảnh sát nhân dân, Hà Nội, 1998; 4) Nguyễn Đắc Dũng, *Tội vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trong luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở thực tiễn xét xử tại địa bàn tỉnh Bắc Ninh)*, Luận văn thạc sĩ luật học, 2011 và; 5) Nguyễn Ngọc Anh, *Tội đua xe trái phép trong luật hình sự Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ luật học, Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội, 2012; Trần Văn Thảo, *Các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ theo Luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở nghiên cứu thực tiễn địa bàn tỉnh Bình Phước)* Luận văn thạc sĩ luật học, Khoa Luật, Đại học Quốc gia Hà Nội, 2013 v.v...

\* *Nhóm thứ hai (các sách chuyên khảo, tham khảo)* bao gồm: 1) ThS. Đinh Văn Quế, *Bình luận khoa học chuyên sâu Bộ luật hình sự - Phần các tội phạm, Tập VI - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Nxb Thành phố Hồ Chí Minh, 2005; 2) ThS. Hoàng Đình

Ban, *Hoạt động phòng ngừa tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2008; 3) TS. Trần Minh Hương, *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, 2002; 4) TS. Nguyễn Đức Mai, *Chương XIX - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Trong sách: *Bình luận khoa học Bộ luật hình sự Việt Nam năm 1999*, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2001; v.v...

\* *Nhóm thứ ba (giáo trình, đề tài, bài viết)* bao gồm: 1) GS.TS. Đỗ Ngọc Quang, *Chương XIX - 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)*, GS. TSKH. Lê Cẩm chủ biên, Nxb Đại học Quốc gia Hà Nội, 2001 (tái bản năm 2007); 2) GS. TS. Võ Khánh Vinh, *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)*, GS. TS. Võ Khánh Vinh chủ biên, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2001; 3) GS. TS. Nguyễn Ngọc Hòa, *Chương XXV - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Trong sách: *Giáo trình Luật hình sự Việt Nam (Tập II)* do GS. TS. Nguyễn Ngọc Hòa chủ biên, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội, 2010; 4) TS. Phạm Văn Beo, *Bài 10 - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Trong sách: *Luật hình sự Việt Nam (Quyển 2 - Phần các tội phạm)*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội, 2010; 5) TS. Cao Thị Oanh (chủ biên), *Chương X - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*, Nxb Giáo dục, Hà Nội, 2010; v.v...

Ngoài ra, năm 2004 có đề tài nghiên cứu khoa học cấp Trường (Đại học Luật Hà Nội) của TS. Trương Quang Vinh (chủ trì): *Tội tổ chức đua xe trái phép, tội đua xe trái phép và đấu tranh phòng, chống các tội này trên địa bàn thành phố Hà Nội*. Tiếp đến là một số bài viết đi sâu vào tranh luận tội danh cụ thể, xác định lỗi của tội phạm này như: 1) ThS. Lê Văn Luật, *Xác định lỗi trong các vụ án tai nạn giao thông*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 6/2005; 2) ThS. Huỳnh Quốc Hùng, *Một số vấn đề về định tội và định khung tăng nặng trong các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ*, Tạp chí Tòa án nhân dân, số 9/2007; v.v...

Tuy nhiên, qua nghiên cứu các công trình trên cho thấy một số công trình có phạm vi nghiên cứu rộng, các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ chỉ được đề cập riêng rẽ từng tội bằng bình luận những dấu hiệu pháp lý hình sự và hình phạt hoặc chỉ xem xét dưới góc độ tội phạm học - phòng ngừa cả nhóm tội phạm xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng trong Bộ luật hình sự Việt Nam năm 1999, trong khi đó, chưa có công trình khoa học nào ở cấp độ một luận văn thạc sĩ luật học đề cập đến cả *nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trên một địa bàn cụ thể* là



*tỉnh Đắk Nông*. Vì vậy, việc tiếp tục nghiên cứu để hoàn thiện các quy định của Bộ luật hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, cũng như đề xuất các giải pháp nâng cao hiệu quả áp dụng luôn có ý nghĩa về lý luận và thực tiễn, đặc biệt phục vụ trực tiếp yêu cầu chính trị - xã hội và đấu tranh phòng, chống các tội phạm đã nêu trên địa bàn tỉnh Đắk Nông.

### **3. Mục đích nghiên cứu của đề tài**

- Mục đích của luận văn là nghiên cứu bổ sung góp phần hoàn thiện quy định của pháp luật mà đặc biệt là Bộ luật hình sự và đưa ra các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật hình sự trong xử lý các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ.

### **4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của đề tài**

#### **4.1. Đối tượng nghiên cứu của đề tài**

- Để đạt được mục đích trên, luận văn tập trung vào những đối tượng nghiên cứu cụ thể như sau:

+ Khái niệm và những dấu hiệu pháp lý hình sự của các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ

+ Khái quát lịch sử hình thành và phát triển của các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trong pháp luật Việt Nam qua các thời kỳ.

+ Nghiên cứu cấu thành tội phạm của các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự hiện hành.

+ Nghiên cứu so sánh với Bộ luật hình sự một số nước trên thế giới về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ

#### **4.2. Phạm vi nghiên cứu của đề tài**

- Phạm vi nghiên cứu của đề tài: phân tích, đánh giá thực tiễn xét xử các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ giai đoạn 2010-2014 trên địa bàn tỉnh Đắk Nông

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

#### **5.1. Cơ sở phương pháp luận**

Luận văn được thực hiện trên cơ sở phương pháp luận của chủ nghĩa Mác - Lênin, tư tưởng Hồ Chí Minh và những chủ trương, đường lối, chính sách hình sự của Đảng, Nhà nước ta về đấu tranh phòng, chống tội phạm, cũng như trong việc bảo vệ an toàn, trật tự xã hội.

#### **5.2. Các phương pháp nghiên cứu**

Luận văn sử dụng các phương pháp nghiên cứu của khoa học luật hình sự như: phân tích, tổng hợp, so sánh, phân tích quy phạm pháp luật, khảo sát thực tiễn, điều tra án điển hình... để tổng hợp các tri thức khoa học luật hình sự và luận chứng các vấn đề cần nghiên cứu trong luận văn này.

## **6. Ý nghĩa lí luận và thực tiễn của đề tài**

### **- Ý nghĩa lí luận**

Luận văn được hình thành trên cơ sở khái quát lí luận và đánh giá thực tiễn áp dụng pháp luật xử lý các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trong thời gian qua, nên kết quả nghiên cứu sẽ góp phần hoàn thiện cơ sở pháp lý và làm rõ các nội dung của các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trong giai đoạn hiện nay. Luận văn là một tài liệu tham khảo dùng cho các nhà nghiên cứu, giảng dạy học tập chuyên ngành luật hình sự trong các cơ sở đào tạo pháp luật.

### **- Ý nghĩa thực tiễn**

Các giải pháp nêu trong luận văn là một kênh tham khảo hữu ích cho các cơ quan tiến hành tố tụng, mà đặc biệt là tòa án, áp dụng trong thực tiễn xử lý các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Bên cạnh đó, luận văn còn có thể sử dụng làm tài liệu tham khảo, phục vụ nghiên cứu và học tập môn học Luật hình sự. Một số đề xuất, kiến nghị của luận văn sẽ cung cấp những luận cứ khoa học phục vụ cho công tác lập pháp và hoạt động thực tiễn áp dụng Bộ luật hình sự Việt Nam liên quan đến các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, qua đó góp phần nâng cao hiệu quả công tác đấu tranh phòng, chống tội này hiện nay và sắp tới ở địa bàn tỉnh Đắk Nông nói riêng và cả nước nói chung.

## **7. Cấu trúc của luận văn**

Ngoài phần mở đầu, kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, nội dung luận án được chia thành 3 chương.

Chương 1: Một số vấn đề chung về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Chương 2: Thực trạng pháp luật hình sự Việt Nam và thực tiễn xét xử các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Đắk Nông.

Chương 3: Một số giải pháp hoàn thiện pháp luật và bảo đảm thi hành các quy định của Bộ luật hình sự hiện hành về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ

### **Chương 1**

## **NHẬN THỨC CHUNG VỀ PHẠM TỘI CÓ TỔ CHỨC**

### **1.1. Khái niệm và các đặc điểm của các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ**

#### **1.1.1. Khái niệm các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ**

Trật tự an toàn giao thông đường bộ là trạng thái trật tự, an toàn, thông suốt, thuận lợi trong lĩnh vực giao thông đường bộ theo quy định của

pháp luật được mọi người thực hiện nghiêm chỉnh nhằm hạn chế thấp nhất tai nạn giao thông đường bộ, gây thiệt hại về người và tài sản. Về mặt bản chất, thì vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ chính là những hành vi làm cho trật tự giao thông bị biến dạng, bị phá vỡ, đặt tính mạng, sức khỏe của con người và tài sản vào tình trạng bị thiệt hại hoặc đe dọa gây thiệt hại. Về hình thức, vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ là trái với qui định trong Luật giao thông đường bộ năm 2008 và các văn bản pháp luật khác về giao thông vận tải đường bộ. Các hành vi vi phạm này rất đa dạng, bao gồm các hành vi sau: 1) Các hành vi vi phạm qui tắc giao thông đường bộ của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ; 2) Các hành vi vi phạm qui định về phương tiện tham gia giao thông đường bộ; 3) Các hành vi vi phạm qui định về người điều khiển phương tiện tham gia giao thông; 4) Các hành vi vi phạm qui định về vận tải đường bộ; 5) Các hành vi vi phạm khác có liên quan đến giao thông đường bộ.

Vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ là những hành vi vi phạm pháp luật, những hành vi vi phạm đó có nhiều loại khác nhau, gây ra thiệt hại ở những mức độ khác nhau. Theo Nghị định số 171/2013/NĐ-CP ngày 13 tháng 11 năm 2013 của Chính phủ và Bộ luật hình sự (BLHS) năm 1999 thì các hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ có thể bị xử lý hành chính hoặc truy cứu trách nhiệm hình sự. Những hành vi vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ cho dù người thực hiện có lỗi vô ý hay cố ý, song nếu nó đã gây ra những hậu quả nghiêm trọng cho xã hội đến mức "đáng kể" thì người thực hiện hành vi đó sẽ bị truy cứu trách nhiệm hình sự về một trong các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ được quy định từ Điều 202 đến 207 trong BLHS 1999.

Tuy nhiên, không phải mọi hành vi xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng đều bị xử lý hình sự, việc xử lý phải trên cơ sở giáo dục, thuyết phục mọi công dân có ý thức chấp hành, nhắc nhở, cảnh cáo, xử lý hành chính, chúng ta chỉ xử lý hình sự đối với những trường hợp hành vi nguy hiểm cho xã hội ở mức độ đáng kể hay gây hậu quả nghiêm trọng cho xã hội. Vì vậy, ranh giới xác định vấn đề trách nhiệm hình sự với các trách nhiệm pháp lý khác (dân sự, hành chính...) được phân định rõ ràng trên cơ sở tính chất, mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội, hậu quả tác hại mối quan hệ xã hội bị xâm hại, cũng như thái độ của người thực hiện hành vi nguy hiểm cho xã hội. Thực tế cho thấy các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng đã gây ra những thiệt hại không nhỏ về tài sản và tính mạng, sức khỏe của công dân, ảnh hưởng đến trật tự ở những nơi công cộng, đến hoạt động chung của xã hội.

Do vậy, dưới góc độ khoa học luật hình sự, theo chúng tôi khái niệm các tội phạm đang đề cập có thể định nghĩa như sau:

*Các tội xâm phạm an toàn, trật tự công cộng là những hành vi nguy hiểm cho xã hội, xâm phạm đến các quy định của Nhà nước về an toàn công cộng, trật tự công cộng, gây ra những thiệt hại đáng kể về tính mạng, sức khỏe của con người, thiệt hại về tài sản của Nhà nước, của tổ chức, của công dân, và qua đó xâm phạm đến sự ổn định nơi công cộng và xã hội, được thực hiện một cách cố ý hoặc vô ý bởi những người có đủ năng lực trách nhiệm hình sự và đủ tuổi chịu trách nhiệm hình sự.*

#### **1.1.2. Các đặc điểm của phạm tội có tổ chức**

- Về khách thể của tội phạm

Các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trước hết xâm hại đến các quan hệ xã hội phát sinh trên lĩnh vực giao thông đường bộ và đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ. Tuy nhiên, bên cạnh việc trực tiếp xâm hại đến các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ, tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trong nhiều trường hợp còn trực tiếp xâm hại đến tính mạng, sức khỏe con người; tài sản của nhà nước, của tổ chức và công dân.

- Về mặt khách quan của tội phạm

Hành vi khách quan của nhóm tội phạm này là các hành vi vi phạm các qui định của nhà nước về trật tự an toàn giao thông đường bộ. Các hành vi vi phạm này được thể hiện cả dưới dạng hành động phạm tội và không hành động phạm tội nhưng chủ yếu là hành động phạm tội. Trong đó một số tội chỉ có thể thực hiện dưới dạng hành động phạm tội, như tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn, tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ.

Về hậu quả tác hại: Hầu hết các tội phạm xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đều có cấu thành vật chất vì vậy, hậu quả tác hại cho xã hội là dấu hiệu bắt buộc để cấu thành tội phạm. Các tội phạm quy định tại các Điều 202, Điều 203, Điều 204, Điều 205 điều là gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác.

Đối với tội đua xe trái phép quy định tại Điều 206 thì hậu quả là gây thiệt hại về tính mạng, sức khỏe, tài sản cho người khác. Nếu chưa gây ra thiệt hại nhưng đã bị xử phạt hành chính về hành vi này hoặc đã bị kết án về tội này, chưa được xoá án tích.

Đối với tội tổ chức đua xe trái phép quy định tại Điều 207 là tội có cấu thành hình thức nên chỉ cần có hành vi tổ chức đua xe như khởi xướng việc đua xe, xúi giục, kích động, lôi kéo, tập hợp các tay đua, tuyển chọn các tay đua; đưa ra một số các qui định về tính chất, hình thức đua cũng như giải thưởng ; bố trí thời gian, địa điểm tập kết, đường đua; chuẩn bị chương

trình, kế hoạch đua xe cũng như để đối phó với các cơ quan chức năng.v.v... là tội phạm hoàn thành mà không cần gây ra hậu quả, tác hại cho xã hội.

- Về mặt chủ quan của tội phạm

Tội phạm xâm phạm quy định về trật tự an toàn giao thông đường bộ thường được thực hiện với lỗi vô ý thể hiện dưới cả hai dạng là vô ý vì quá tự tin và vô ý vì cầu thả. Người phạm tội không mong muốn hậu quả xảy ra, tin rằng hậu quả không xảy ra hoặc xảy ra nhưng có thể ngăn ngừa được. Chính vì do tự tin hoặc do cầu thả trong khi thực hiện hành vi mà đã để xảy ra hậu quả nghiêm trọng cho xã hội

Riêng hai tội: Đua xe trái phép và tổ chức đua xe trái phép quy định tại Điều 206 và Điều 207 được thực hiện bằng lỗi cố ý mà cụ thể là cố ý trực tiếp thể hiện ở chỗ, những người thực hiện hành vi tổ chức đua xe hoặc đua xe trái phép đều nhận thức được rằng hành vi đua xe không được cho phép của cơ quan có thẩm quyền bị pháp luật cấm. Họ biết được cuộc đua xe do họ tổ chức hay tham gia không có giấy phép nhưng họ vẫn mong muốn thực hiện.

Về động cơ phạm tội, đối với tội tổ chức đua xe trái phép, và đua xe trái phép có nhiều động cơ, mục đích khác nhau như vụ lợi, lấy số má, danh tiếng giang hồ, quy tụ băng nhóm... nhưng không là yếu tố bắt buộc trong cấu thành tội phạm.

- Về chủ thể tội phạm

Chủ thể của đa số các tội phạm cùng nhóm xâm phạm quy định về trật tự an toàn giao thông đường bộ phải là người có đủ năng lực trách nhiệm hình sự và từ đủ 16 tuổi trở lên vì các tội phạm quy định tại các điều 202, 203, 204, 205 đều có mức cao nhất của khung hình phạt ở tất cả các khoản tối đa là 15 năm tù (tức đều là tội phạm ít nghiêm trọng, tội phạm nghiêm trọng và tội phạm rất nghiêm trọng và đều có lỗi do vô ý). Theo qui định của Luật hình sự Việt Nam những người đủ 14 tuổi trở lên nhưng chưa đủ 16 tuổi chỉ phải chịu trách nhiệm hình sự về những tội phạm rất nghiêm trọng do cố ý, hoặc tội phạm đặc biệt nghiêm trọng.

Có hai tội phạm của nhóm này cần có chủ thể đặc biệt đó là tội đua vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn (Điều 204) và tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (Điều 205).

## **1.2. Khái quát lịch sử hình thành và phát triển của luật hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ**

### **1.2.1. Giai đoạn từ Cách mạng tháng Tám năm 1945 đến trước pháp điển hóa lần thứ nhất - Bộ luật hình sự Việt Nam năm 1985**

Văn bản pháp luật hình sự đầu tiên của Nhà nước ta điều chỉnh tội vi phạm quy định về nhóm tội phạm này là Thông tư số 442/TTg ngày 19/01/1955 của Thủ tướng Chính phủ. Theo đó, Điều 4 của Thông tư nói

trên quy định: "*Không cần thận hay không theo luật đi đường mà làm người khác bị thương sẽ bị phạt tù từ ba tháng đến ba năm. Nếu gây tai nạn làm chết người thì có thể bị phạt tù đến mười năm*".

Trước khi ban hành Bộ luật hình sự năm 1985, các hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ chưa được quy định là một tội phạm độc lập. Đường lối xử lý hành vi phạm tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn được thực hiện theo hướng dẫn của Tòa án nhân dân tối cao tại Bản sơ kết kinh nghiệm về đường lối xét xử tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn. Đến năm 1976, Nhà nước mới ban hành một văn bản dưới dạng Sắc luật quy định tội phạm và hình phạt đối với tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng. Tội vi phạm luật lệ giao thông gây tai nạn nghiêm trọng chỉ là một trong số các tội xâm phạm đến trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe nhân dân; được quy định tại một điều luật có tên tội danh là tội "*xâm phạm đến trật tự công cộng, an toàn công cộng và sức khỏe nhân dân*".

### **1.2.2. Giai đoạn từ khi ban hành Bộ luật hình sự năm 1985 đến trước khi pháp điển hóa lần thứ hai - Bộ luật hình sự Việt Nam năm 1999**

Tháng 6 năm 1985, Bộ luật hình sự đầu tiên của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam ra đời, được công bố bởi Lệnh của Chủ tịch nước ngày 09/7/1985 và có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/1986.

Về nhóm tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, Bộ luật hình sự đã quy định cụ thể các tội sau:

- *Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông vận tải* (Điều 186).
- *Tội cản trở giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng* (Điều 187).
- *Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không bảo đảm an toàn hoặc điều động người không có đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng* (Điều 188)

Qua bốn lần sửa đổi, bổ sung Bộ luật hình sự năm 1985 vào các năm 1989, 1991, 1992 và 1997, nội dung của các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ về cơ bản nội dung không có gì thay đổi so với chính các tội phạm này, mà chỉ có sự thay đổi về tên tội (được sửa đổi năm 1991), từ tội vi phạm quy định về an toàn giao thông vận tải gây hậu quả nghiêm trọng thành tội vi phạm quy định về an toàn giao thông vận tải. Việc bỏ cụm từ "*gây hậu quả nghiêm trọng*" nhằm cho tên tội phù hợp với tất cả các trường hợp bị coi là phạm tội này theo nội dung của điều luật (khoản 4 Điều 186 quy định trường hợp có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả đặc biệt nghiêm trọng cũng là trường hợp phạm tội này, mặc dù chưa gây ra hậu quả nguy hiểm cho xã hội). Ngoài ra, các tội phạm khác vẫn giữ nguyên.

### **1.3. Các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự của một số nước trên thế giới**

#### **1.3.1. Bộ luật hình sự Cộng hòa Liên bang Đức**

*Một là*, Bộ luật hình sự Liên bang Đức đã quy định nhóm các tội phạm này thành một Chương riêng với tên gọi “*Các tội phạm gây nguy hại chung*” (Chương 28) với 28 tội phạm (các điều 306 - 336), nhưng chỉ có ba điều (315a, 315b và 316) thuộc nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

*Một là*, Bộ luật hình sự Liên bang Đức đã quy định nhóm các tội phạm này thành một Chương riêng với tên gọi “*Các tội phạm gây nguy hại chung*” (Chương 28) với 28 tội phạm (các điều 306 - 336), nhưng chỉ có ba điều (315a, 315b và 316) thuộc nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ. Trong khi đó, Bộ luật hình sự Việt Nam quy định với tên gọi là “*Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng*” (Chương XIX) với 53 tội phạm (các điều 202 - 265) và nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ bao gồm *sáu* tội phạm (các điều 202 - 207).

*Hai là*, liên quan đến các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, nghiên cứu cho thấy:

- “*Những can thiệp nguy hiểm trong giao thông đường bộ*” (Điều 315b Bộ luật hình sự Liên bang Đức), đồng thời trong Bộ luật hình sự Liên bang Đức còn quy định cả vấn đề phạm tội chưa đạt trong cùng một điều luật. Ngoài ra, về hình phạt đối với tội phạm này cao nhất là ba năm tù.

- “*Gây nguy hại cho giao thông đường bộ*” (Điều 315c Bộ luật hình sự Liên bang Đức), đồng thời trong Bộ luật hình sự Liên bang Đức còn quy định cả vấn đề phạm tội chưa đạt trong cùng một điều luật. Ngoài ra, về hình phạt đối với tội phạm này cao nhất là năm năm tù.

*Ba là*, một điểm tiến bộ trong Bộ luật hình sự Liên bang Đức có quy định tại Điều 316 về “*Say rượu trong giao thông*” là kinh nghiệm lập pháp quan trọng để tham khảo

#### **1.3.2. Bộ luật hình sự Liên bang Nga**

Bộ luật hình sự Liên bang Nga được Duma Quốc gia thông qua ngày 24/5/1996 và có hiệu lực từ ngày 01/01/1997.

Liên quan đến các tội phạm xâm phạm an toàn giao thông đường bộ, các nhà làm luật Liên bang Nga quy định tại Chương 27 - Các tội xâm phạm an toàn khi vận hành và khai thác giao thông với 8 tội nhưng có 3 tội phạm có điểm tương đồng với Việt Nam liên quan đến an toàn giao thông đường bộ như sau:

- Điều 264 về “*Vi phạm các quy tắc an toàn giao thông và vận hành các phương tiện giao thông vận tải*”

- Điều 266 về “*Tội sửa chữa các phương tiện giao thông không đảm bảo chất lượng và cho xuất xưởng những phương tiện đó khi vẫn còn lỗi kỹ thuật*”

- Điều 268 về “*Tội vi phạm các quy định về an toàn giao thông*”

Một là, Bộ luật hình sự Liên bang Nga đã quy định nhóm các tội phạm này thành một Chương riêng với tên gọi “*Các tội xâm phạm an toàn khi vận hành và khai thác giao thông*” (Chương 27) với 8 tội phạm (các điều 263 - 271), nhưng chỉ có ba điều (264, 266 và 268) thuộc nhóm các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ.

Hai là, Bộ luật hình sự Liên bang Nga quy định các tội phạm này chỉ thực hiện do lỗi vô ý.

Ba là, Bộ luật hình sự Liên bang Nga quy định cụ thể trong các khung tăng nặng trách nhiệm hình sự nếu làm chết một người hoặc hai người.

### **1.3.3. Bộ luật hình sự Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa**

Bộ luật hình sự nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa được Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ II ngày 01/7/1979, có hiệu lực từ ngày 01/01/1980. Bộ luật hình sự được sửa đổi gần đây nhất là năm 2005.

Liên quan đến các tội phạm xâm phạm an toàn giao thông người bộ, các nhà làm luật Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa quy định gián tiếp tại hai điều luật trong Chương II - “*Tội xâm phạm an toàn công cộng*” như sau:

- Điều 119 quy định:

“*Người nào phá hoại các phương tiện giao thông, công trình giao thông, thiết bị khí đốt, thiết bị điện lực, thiết bị dễ cháy, dễ nổ gây hậu quả nghiêm trọng, thì bị phạt tù từ mười năm trở lên, tù chung thân hoặc tử hình.*

*Nếu vô ý phạm tội trên, thì bị phạt tù từ ba năm đến bảy năm, phạm tội có tình tiết tương đối nhẹ, thì bị phạt tù từ ba năm hoặc cải tạo lao động*”.

- Điều 122 quy định:

“*Người nào dùng bạo lực, ép buộc hoặc bằng các hình thức khác nhằm cướp tàu thuyền, ô tô, thì bị phạt tù từ năm năm đến mười năm, nếu gây hậu quả nghiêm trọng thì bị phạt tù từ mười năm trở lên hoặc tù chung thân*”.

- Điều 133 quy định:

“*Người nào vi phạm luật lệ giao thông vận tải gây sự cố lớn dẫn đến làm trọng thương, gây chết người hoặc gây tổn thất lớn về tài sản của cá nhân, tập thể, thì phạt tù đến ba năm, hoặc cải tạo lao động, nếu sau khi xảy ra sự cố mà chạy trốn hoặc có tình tiết đặc biệt nghiêm trọng khác, thì bị phạt tù từ ba năm đến bảy năm; nếu vì chạy trốn gây chết người thì bị phạt tù có thời hạn từ bảy năm trở lên*”.



## Chương 2

# THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT HÌNH SỰ VIỆT NAM VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ THỰC TIỄN XÉT XỬ TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH ĐẮK NÔNG

### **2.1. Thực trạng pháp luật hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ**

#### **2.1.1. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (Điều 202 Bộ luật hình sự)**

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

#### **2.1.2. Tội cản trở giao thông đường bộ (Điều 203 Bộ luật hình sự)**

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

#### **2.1.3. Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông không bảo đảm an toàn giao thông đường bộ (Điều 204 Bộ luật hình sự)**

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

#### **2.1.4. Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ (Điều 205 Bộ luật hình sự)**

Tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là hành vi điều động hoặc giao cho người không có giấy phép hoặc bằng lái xe hay không đủ các điều kiện khác theo quy định của pháp luật điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ do người đủ tuổi chịu trách nhiệm hình sự và có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện một cách vô ý, xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ.

### **2.1.5. Tội tổ chức đua xe trái phép (Điều 206 Bộ luật hình sự)**

Tội tổ chức đua xe trái phép là hành vi cầm đầu, chỉ huy, cưỡng bức, đe dọa, lôi kéo, rủ rê người khác hoặc tạo điều kiện vật chất hoặc tinh thần cho người khác để họ tham gia vào việc đua ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ trái phép, do người đủ tuổi chịu trách nhiệm hình sự và có năng lực trách nhiệm hình sự thực hiện một cách cố ý, xâm phạm đến an toàn giao thông đường bộ.

### **2.1.6. Tội đua xe trái phép (Điều 207 Bộ luật hình sự)**

Tội đua xe trái phép là hành vi của hai hoặc nhiều người đủ tuổi chịu trách nhiệm hình sự và có năng lực trách nhiệm hình sự điều khiển xe ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ chạy thi trên đường bộ nhằm đuổi kịp người cùng đua, thực hiện một cách cố ý, xâm phạm đến an toàn công cộng, trật tự công cộng.

## **2.2. Tình hình xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Đắk Nông**

Nghiên cứu thực tiễn xét xử các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong thời gian 05 năm (2010 - 2014) trên địa bàn tỉnh Đắk Nông cho thấy tổng số vụ án và tổng số bị cáo được Tòa án đưa ra xét xử về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ trong thời gian 05 năm (2010 - 2014) trên địa bàn tỉnh Đắk Nông tập trung chủ yếu vào *tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ* (Điều 202 Bộ luật hình sự) với tổng số 402 vụ án và 402 bị cáo. Ngoài ra, có tội là tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ (Điều 205 Bộ luật hình sự) được Tòa án đưa ra xét xử năm giai đoạn 2010-2014 với 05 vụ án và 05 bị cáo; tội cản trở giao thông đường bộ (Điều 203 Bộ luật hình sự) được Tòa án đưa ra xét xử năm giai đoạn 2010-2014 với 01 vụ án và 01 bị cáo; tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn (Điều 204 Bộ luật hình sự) được Tòa án đưa ra xét xử năm giai đoạn 2010-2014 với 04 vụ án và 04 bị cáo. Đặc biệt, có 02 tội Tòa án không đưa ra xét xử vụ án hay bị cáo nào: tội tổ chức đua xe trái phép (Điều 206) và tội đua xe trái phép (Điều 207 Bộ luật hình sự)

## **2.3. Một số tồn tại, vướng mắc trong thực tiễn xét xử và các nguyên nhân cơ bản**

**Một là**, việc xác định chưa chính xác về lỗi hành chính và lỗi hình sự, cũng như mối quan hệ nhân quả trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.

**Hai là**, việc xác định thiệt hại cụ thể để truy cứu trách nhiệm hình sự trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ còn chưa thống nhất (các trường hợp lỗi hoàn toàn do bên gây tai nạn; lỗi hỗn hợp hoặc cả hai bên đều có lỗi, lỗi do người thứ ba...).

**Ba là**, về tình tiết “*phạm tội trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá quy định hoặc có sử dụng các chất kích thích mạnh khác mà pháp luật cấm sử dụng*” (điểm b khoản 2 Điều 202 Bộ luật hình sự).

**Bốn là**, theo thống kê, do chủ yếu các bị cáo chỉ bị Tòa án xét xử về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, nên qua nghiên cứu thực tiễn xét xử trên địa bàn tỉnh Đắk Nông cho thấy còn một số tồn tại, hạn chế đối với riêng tội phạm này như sau:

- Có trường hợp Tòa án xử phạt tù đối với bị cáo còn quá nhẹ so với tính chất và mức độ nguy hiểm cho xã hội của hành vi phạm tội
- Ngược lại, có trường hợp Hội đồng xét xử, xử phạt bị cáo quá nặng so với tính nguy hiểm và mức độ nguy hiểm của hành vi phạm tội
- Có trường hợp Tòa án cho bị cáo được hưởng án treo chưa chính xác
- Còn có trường hợp điều tra, truy tố, xét xử đã vi phạm thủ tục tố tụng

### **Chương 3**

## **MỘT SỐ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ BẢO ĐẢM THI HÀNH CÁC QUY ĐỊNH CỦA BỘ LUẬT HÌNH SỰ VỀ CÁC TỘI XÂM PHẠM TRẬT TỰ AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

**3.1. Sự cần thiết và định hướng hoàn thiện Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ**

**3.1.1. Sự thay đổi của tình hình kinh tế - xã hội dẫn đến sự cần thiết phải sửa đổi bổ sung các quy định các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông**

Bộ luật Hình sự năm 1999 đã thực hiện được gần 15 năm, tình hình kinh tế xã hội của đất nước ta đã có những thay đổi lớn về mọi mặt, cho nên, những quy định của Bộ luật hình sự hiện hành về các tội phạm xâm phạm trật tự, an toàn giao thông nói riêng và các quy định khác của bộ luật hình sự nói chung trở nên bất cập, không đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn.

**3.1.2. Sự cần thiết phải sửa đổi các quy định hiện hành của Luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ.**

Qua công tác tổng kết thi hành BLHS năm 1999 của Cơ quan Cảnh sát Điều tra, Viện kiểm sát và Tòa án đều cho thấy sự không thống nhất trong áp dụng luật hình sự xử lý các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông. Vấn đề này xuất phát từ việc các dấu hiệu định tội, định khung của các tội phạm này chưa rõ ràng cụ thể, thuật ngữ sử dụng và kết cấu câu mô tả về hành vi phạm tội chưa rõ ràng, chưa thực sự đơn

nghĩa, nên gây khó khăn trong công tác hướng dẫn cũng như công tác điều tra, truy tố và xét xử tội phạm.

Khung hình phạt của các tội phạm này còn nhiều loại hình phạt và khá rộng nên rất dễ dẫn đến cảm tính trong quyết định hình phạt.

### ***3.1.3. Những định hướng cơ bản sửa đổi, bổ sung các quy định của Bộ luật hình sự về các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ***

*Minh bạch hóa các quy định về tình tiết định tội, tình tiết định khung các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông*

*Cần xác định trách nhiệm của các tổ chức đối với một số tội phạm xâm phạm trật tự, an toàn giao thông*

*Nghiên cứu nội luật hóa những qui định có liên quan của điều ước quốc tế mà nước ta là thành viên, đặc biệt là những vấn đề liên quan đến việc kết nối giao thông trong ASEAN*

## **3.2. Một số giải pháp hoàn thiện các quy định của Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ**

### **3.2.1. Những đánh giá chung**

**Một là**, trong luật hình sự mà cụ thể là trong chương các tội xâm phạm an toàn công cộng và trật tự công cộng cần có các quy định chung liên quan đến các tội phạm về giao thông đường bộ

**Hai là**, về tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ (Điều 202 Bộ luật hình sự) cần sửa đổi để bảo đảm thống nhất giữa Luật giao thông đường bộ và Bộ luật hình sự.

**Ba là**, về tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn (Điều 204 Bộ luật hình sự) có một vấn đề nên sửa đổi như sau: Khoản 1 cần bỏ đi cụm từ “*cho phép*” cho thống nhất với tên gọi của điều luật, đồng thời, nếu sử dụng cụm từ “*cho phép*” trong nội dung khoản 1 dễ dẫn đến cách hiểu sai là tội phạm này được thực hiện dưới hình thức lỗi cố ý, trong khi lỗi của người phạm tội trong tội phạm này luôn là lỗi vô ý.

**Bốn là**, về tội điều động hoặc giao người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ (Điều 205 Bộ luật hình sự) có một vấn đề nên sửa đổi như sau: Tách tội phạm này thành hai tội độc lập (Điều 205 và Điều 205a) vì chủ thể của hành vi điều động và hành vi giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ là khác nhau.

**Năm là**, về tội tổ chức đua xe trái phép (Điều 206 Bộ luật hình sự) cần sửa đổi nâng mức phạt tiền

**Sáu là**, về tội đua xe trái phép (Điều 207 Bộ luật hình sự) ở cầu thành cơ bản không nên đưa dấu hiệu thiệt hại về sức khỏe, tài sản là

dấu hiệu bắt buộc của cấu thành cơ bản mà tình tiết gây hậu quả thiệt hại chỉ nên đưa vào cấu thành tăng nặng bởi vì bản thân hành vi đua xe trái phép đã mang tính nguy hiểm cho xã hội cao, đủ điều kiện xác định là tội phạm.

**Bây là**, đứng trước thực trạng ngày càng nhiều các vụ án xâm phạm an toàn giao thông đường bộ do hậu quả say rượu gây ra, học tập kinh nghiệm lập pháp hình sự của các nhà làm luật Cộng hòa Liên bang Đức (Điều 316, đã phân tích trong Chương 1 luận văn này), có thể nghiên cứu bổ sung vào Bộ luật hình sự Việt Nam một tội phạm mới - Tội say rượu trong giao thông.

**Tám là**, Đối với tội điều động hoặc giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường bộ quy định tại điều 205 Bộ luật hình sự 1999, hiện nay vẫn còn nhiều nội dung không rõ ràng.

### **3.2.2. Nội dung kiến nghị sửa đổi, bổ sung những quy định của Bộ luật hình sự Việt Nam về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ**

Từ những đánh giá trong mục 3.2.1. đã nêu, theo chúng tôi, nội dung kiến nghị về các tội phạm xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cần sửa đổi như sau:

#### **“Chương XIX - Các tội xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng**

**Phương án 1:** Điều 202. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ

1. ....

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

a) ***Điều khiển phương tiện tham gia giao thông*** không có giấy phép hoặc bằng lái xe theo quy định;

b) ***Trong tình trạng có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/01 lít khí thở hoặc có sử dụng các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng;***

.....

**Phương án 2:** Điều 202. Tội điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vi phạm quy tắc giao thông đường bộ

1. *Người nào điều khiển phương tiện giao thông đường bộ vi phạm quy tắc giao thông đường bộ gây thiệt hại gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, ...*

2.....

3.....

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 như điều khiển phương tiện khi có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/01 lít khí thở hoặc có sử dụng các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng, hoặc trong tình trạng say xỉn..., thì bị phạt cải tạo không giam giữ đến một năm hoặc phạt tù từ ba tháng đến hai năm.*

Điều 203. Tội cản trở giao thông

Giữ nguyên.

.....

Điều 204. Tội đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông đường bộ không bảo đảm an toàn

1. Người nào chịu trách nhiệm trực tiếp về việc điều động hoặc về tình trạng kỹ thuật mà **cho phép** (bỏ đi) đưa vào sử dụng phương tiện giao thông đường bộ rõ ràng không bảo đảm an toàn kỹ thuật gây thiệt hại cho tính mạng hoặc thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác, thì bị phạt tiền từ mười triệu đồng đến năm mươi triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ sáu tháng đến năm năm.

.....

“Điều 205. Tội **điều động** người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ

.....

**Điều 205a.** Tội **giao** cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ

.....

Điều 206. Tội tổ chức đua xe trái phép

1. Người nào tổ chức trái phép việc đua xe ô tô, xe máy hoặc các loại xe khác có gắn động cơ, thì bị phạt tiền từ **hai mươi** triệu đồng đến **một trăm** triệu đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.

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

a) Tổ chức đua xe có quy mô lớn;

.....

g) Tái phạm về tội **phạm** này hoặc tội đua xe trái phép.

.....

Điều 207. Tội đua xe trái phép

1. Người nào **đưa xe trái phép ô tô, xe máy, hoặc các loại xe khác có gắn động cơ**, thì bị phạt tiền từ **mười** triệu đồng đến **một trăm** triệu

đồng, cải tạo không giam giữ đến ba năm hoặc phạt tù từ một năm đến năm năm.

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

a) Gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại nghiêm trọng cho sức khỏe, tài sản của người khác;

.....

đ) Đưa xe nơi tập trung đông dân cư, *nơi đô thị*;

e) Tháo dỡ các thiết bị an toàn khỏi phương tiện đưa;

g) Tái phạm tội *phạm* này hoặc tội tổ chức đưa xe trái phép;

.....

*Điều... Tội sử dụng rượu, bia và các chất kích thích khác khi tham gia giao thông*

*Người nào điều khiển phương tiện giao thông thuộc một trong các điều 202, 208, 212 và 218 Bộ luật này, do có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililit máu hoặc 0,25 miligam/01 lít khí thở hoặc có sử dụng các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng, 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 một năm đến năm năm.*

**3.3. Một số giải pháp bảo đảm thi hành các quy định của Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ**

**3.3.1. Tăng cường hướng dẫn thi hành các quy định của Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ và hoàn thiện các quy định của pháp luật về xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ**

Hiện nay các quy định về tội phạm xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ còn nhiều nội dung chưa được quy định cụ thể, rõ ràng vì vậy để đảm bảo pháp luật được áp dụng thống nhất và phù hợp với từng giai đoạn, từng thời kỳ phát triển của xã hội, các cơ quan có thẩm quyền giả thích và hướng dẫn áp dụng pháp luật cần tăng cường ban hành các văn bản giải thích và hướng dẫn. Trước hết với những nội dung mà luật hình sự quy định mang tính bao quát lâu dài, đòi hỏi từng giai đoạn từng thời kỳ phát triển của xã hội, Ủy ban thường vụ Quốc hội cần có những văn bản giải thích cụ thể các nội dung của Bộ luật hình sự quy định các tội xâm phạm trật tự, an toàn gia giao thông.

**3.3.2. Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật, nâng cao ý thức pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ**

Công tác tuyên truyền giáo dục cho mọi công dân hiểu pháp luật và có ý thức chấp hành pháp luật trong đó có pháp luật về trật tự an

toàn giao thông là vấn đề có tính chất tiền đề để xây dựng một trật tự xã hội mới. Bởi vì, đối tượng chủ yếu cơ bản nhất của hoạt động giao thông quốc gia chính là quần chúng nhân dân. Do đó, cần phải xây dựng một chiến lược tuyên truyền pháp luật trật tự an toàn giao thông ở tầm quốc gia trong đó có sự tham gia của các ngành văn hóa thông tin, công an, giáo dục, đào tạo, tư pháp... trang bị tri thức pháp luật nói chung và pháp luật hình sự nói riêng, hướng dẫn các thói quen ứng xử tích cực và chỉ tuân theo pháp luật.

### **3.3.3. Tổ chức có hệ thống điều khiển hoạt động giao thông đường bộ, quản lý phương tiện giao thông, đăng ký phương tiện giao thông đường bộ, cấp giấy phép lái xe**

Tổ chức có hệ thống, đồng bộ điều khiển giao thông đường bộ là một biện pháp công tác rất cơ bản của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền nhằm đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ và phòng ngừa tai nạn giao thông, chống ùn tắc giao thông. Chủ thể chính tiến hành công tác này thuộc về lực lượng của hai ngành là giao thông vận tải và Công an. Tổ chức điều khiển thông đường bộ bao gồm tổ chức mạng giao thông bảo đảm trật tự an toàn và thông suốt; tổ chức hệ thống thông tin, tín hiệu điều khiển hoạt động giao thông; chỉ huy điều khiển giao thông đường bộ và đô thị.

### **3.3.4. Tăng cường công tác tuần tra, giám sát và xử lý kịp thời mọi vi phạm an toàn giao thông đường bộ, xét xử nghiêm minh và kịp thời các vụ án trong lĩnh vực này**

Hiện nay, trong điều kiện nước ta, việc xử lý vi phạm pháp luật là biện pháp rất quan trọng, mang lại hiệu quả pháp luật nhanh chóng đồng thời có tác dụng giáo dục cao. Tuy nhiên, cần lưu ý làm sao cho người vi phạm "tâm phục, khẩu phục" nâng cao được ý thức tôn trọng và tuân thủ pháp luật của mình.

### **3.3.5. Tăng cường công tác giáo dục pháp luật cho các cán bộ làm công tác trong các cơ quan bảo vệ pháp luật liên quan đến xử lý các vụ xâm phạm trật tự an toàn giao thông**

Lĩnh vực giao thông đường bộ là lĩnh vực vận động thường xuyên, gắn liền với cuộc sống của mỗi con người, các quy định điều chỉnh về các quan hệ liên quan đến trật tự, an toàn giao thông đường bộ rất đa dạng ở nhiều cấp độ khác nhau, nhiều ngành luật khác nhau để hiểu đúng, hiểu đủ các quy định đó cần phải có quá trình nghiên cứu đào tạo cơ bản. Để giải quyết tốt các vụ án xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ, yêu cầu những người có thẩm quyền phải hiểu đúng bản chất và hiểu thông nhất các quy định của pháp luật đồng thời phải có ý thức đạo đức và trách nhiệm nghề nghiệp chân chính.



## KẾT LUẬN

Duy trì trật tự an toàn giao thông đường bộ là một nhiệm vụ quan trọng của Nhà nước có ý nghĩa trong phát triển kinh tế xã hội cũng như góp phần bảo đảm trật tự xã hội, quyền an ninh và an toàn về thân thể, tài sản của cá nhân, tổ chức. Chính vì vậy nó được Nhà nước quan tâm, đầu tư nhiều công sức để duy trì trật tự bằng hệ thống pháp luật, trong đó có các chế tài hình sự từ Điều 202 đến Điều 207 thuộc Chương XIX về các tội xâm phạm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong Bộ luật hình sự hiện hành năm 1999. Qua nghiên cứu đề tài "***Các tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ theo luật hình sự Việt Nam (trên cơ sở số liệu thực tiễn địa bàn tỉnh Đắk Nông)***" cho phép đưa ra một số kết luận chung sau đây:

1. Nghiên cứu một cách hệ thống các quy định của pháp luật hình sự hiện hành về các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ và đối chiếu luật với thực tiễn xã hội cho thấy về cơ bản các quy định của pháp luật hiện hành đã bảo đảm là cơ sở pháp lý quan trọng để xử lý các tội phạm trong lĩnh vực này.

2. Qua khảo sát thực tiễn xét xử trên địa bàn tỉnh Đắk Nông cũng chỉ ra được những điểm bất cập của luật hình sự hiện hành đã dẫn đến một số vụ vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng chưa được xử lý hoặc xử lý không triệt để. Một số quy định trong các tội phạm cụ thể của Bộ luật hình sự chưa thực sự cụ thể, rõ ràng, còn mang nặng tính định tính mà chưa được định lượng, dẫn đến có sự khác biệt trong cách nhận diện bản chất của hành vi vi phạm. Vẫn còn có mâu thuẫn giữa các quy định của Bộ luật hình sự cũng như với một số văn bản pháp luật khác.

3. Thực tiễn áp dụng pháp luật hình sự trong việc xử lý các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông của các cơ quan có thẩm quyền trên địa bàn tỉnh Đắk Nông cho thấy có một số vấn đề như: Quan điểm của các Cơ quan điều tra, Viện kiểm sát và Tòa án đôi khi còn chưa thực sự thống nhất về các nội dung liên quan đến các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ. Những vấn đề này đều xuất phát từ những quy định không cụ thể, rõ ràng của Bộ luật hình sự.

4. Những nguyên nhân cho thực trạng trên thì có nhiều, nhưng chủ yếu xuất phát từ hai vấn đề cơ bản. Thứ nhất, các quy định của pháp luật hình sự hiện hành về các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ chưa thực sự đảm bảo giải quyết tốt thực tiễn hiện nay trên tất cả các tiêu chí tính toàn diện, tính đồng bộ tính phù hợp và kỹ thuật lập pháp. Thứ hai, việc áp dụng pháp luật trong việc xử lý các tội phạm xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ chưa thực sự đảm bảo yêu cầu do những nguyên nhân khách quan và chủ quan nhất định.

5. Trên cơ sở nghiên cứu khía cạnh pháp lý hình sự và thực tiễn xét xử của Tòa án về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ cho thấy cần thiết phải hoàn thiện các quy định của pháp luật về các tội phạm này trên các phương diện xã hội, lập pháp hình sự và lý luận - thực tiễn. Do đó, luận văn đã xây dựng mô hình khoa học của những tội phạm cụ thể cần được sửa đổi trong Bộ luật hình sự năm 1999 và một số nội dung cần hướng dẫn trong Nghị quyết số 02/2003/NQ-HĐTP ngày 17/4/2003 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao. Ngoài ra, đề nâng cao hiệu quả áp dụng các quy định của Bộ luật hình sự năm 1999 về tội phạm này đòi hỏi cần có một số giải pháp sau: 1) Hoàn thiện các quy định của pháp luật về xử lý vi phạm trong lĩnh vực giao thông đường bộ, cũng như các văn bản hướng dẫn thi hành Bộ luật hình sự về các tội xâm phạm an toàn giao thông đường bộ; 2) Tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật, ý thức pháp luật trong lĩnh vực giao thông đường bộ; 3) Tổ chức có hệ thống điều khiển hoạt động giao thông đường bộ, quản lý phương tiện giao thông, đăng ký phương tiện giao thông đường bộ, cấp giấy phép lái xe và; 4) Tăng cường công tác tuần tra, giám sát và xử lý kịp thời mọi vi phạm an toàn giao thông đường bộ, xét xử nghiêm minh và kịp thời các vụ án trong lĩnh vực này./.