BÌNH LUẬN VỀ TỘI VI PHẠM QUY ĐỊNH VỀ THAM GIA GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

ĐINH VĂN QUẾ*

So với Điều 202 Bộ luật Hình sự năm 1999 thì Điều 260 Bộ luật Hình sự năm 2015 - Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ đã có sự thay đổi về tên tội danh, sửa đổi, bổ sung các tình tiết là dấu hiệu định tội, định khung hình phạt; mở rộng phạm vi áp dụng đối với hành vi vi phạm, không chỉ đối với người điều khiển phương tiện giao thông mà đối với bất kỳ ai khi tham gia giao thông đều là đối tượng điều chỉnh của tội phạm này.

Từ khóa: Vi phạm giao thông đường bộ; Điều 260 Bộ luật Hình sự.
Nhận bài: 06/4/2020; biên tập xong: 08/5/2020; duyệt bài: 15/5/2020.

1. Chủ thể của tội phạm

Trước đây, theo quy định tại Điều 202 Bộ luật hình sự (BLHS) năm 1999, chỉ những người điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ mới là chủ thể của Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ. Theo quy định tại Điều 260 BLHS năm 2015 thì chủ thể của tội phạm được mở rộng hơn, đó là ngoài người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ ra, những người không điều khiển phương tiện giao thông đường bộ như người đi bộ, người điều khiển các loại máy chuyên dùng, người chăn dắt trâu bò trên đường... đều có thể là chủ thể của tội phạm này, tức là những người tham gia giao thông dưới mọi hình thức đều có thể là chủ thể của tội phạm này. Đối với người từ đủ 14 tuổi đến dưới 16 tuổi không phải là chủ thể của tội phạm này (khoản 2 Điều 12 BLHS năm 2015).

2. Khách thể của tội phạm

Khách thể của tội phạm này là trật tự an toàn giao thông đường bộ do Nhà nước quy định, đó là những quy định nhằm đảm bảo an toàn giao thông vận tải, đảm bảo cho hoạt động vận tải đường bộ được thông suốt, được tiến hành bình thường, và bảo vệ an toàn tính mạng, sức khỏe của công dân, bảo vệ tài sản của Nhà nước, của các tổ chức và tài sản của công dân khi người phạm tội xâm phạm.

Đối tượng tác động của tội phạm này ngoài các phương tiện giao thông đường bộ bao gồm: Xe cơ giới, xe thô sơ, xe máy

* *Nguyên Chánh tòa hình sự Tòa án nhân dân tối cao.*

chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ thì còn cả người tham gia giao thông không bằng phương tiện, trong đó có cả người đi bộ. Đây là vấn đề thay đổi lớn so với Điều 202 BLHS năm 1999.

Nếu trước đây, người đi bộ băng qua đường dẫn đến tai nạn nếu có xử lý về hình sự thì cũng chỉ bị xử lý về tội cản trở giao thông đường bộ gây hậu quả nghiêm trọng và nói chung hầu như rất ít khi bị xử lý. Tuy nhiên, hành vi không điều khiển phương tiện giao thông đường bộ mà chỉ tham gia giao thông gây tai nạn sẽ bị xử lý về Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ kể từ 0 giờ 00 phút ngày 01/01/2018.

Khi xử lý về hình sự đối với hành vi tham gia giao thông đường bộ, không chỉ căn cứ vào Điều 260 BLHS năm 2015, mà phải căn cứ vào Luật giao thông đường bộ và các văn bản hướng dẫn khác của các cơ quan có thẩm quyền, nhất là những quy định về những điều cấm, đặc biệt là đối với các văn bản ban hành trước ngày BLHS năm 2015 có hiệu lực pháp luật nhưng vẫn còn hiệu lực thi hành. Có thể nói, lĩnh vực về an toàn giao thông đường bộ hiện nay có khá nhiều văn bản hướng dẫn, đòi hỏi cơ quan và người có thẩm quyền tiến hành tố tụng phải cập nhật kịp thời, đầy đủ mới có thể xác định được hành vi phạm tội Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ.

3. Mặt khách quan

3.1. Hành vi khách quan

Có thể chia hành vi vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ thành hai loại: Hành vi vi phạm về điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ; hành vi vi phạm khác không điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ.

Hành vi vi phạm về điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ:

Vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ là không chấp hành hoặc chấp hành không đầy đủ các quy định an toàn giao thông đường bộ. Ví dụ: Xe đi sau xin vượt bên trái xe đi trước nhưng lại có chướng ngại vật phía trước, có xe chạy ngược chiều trong đoạn đường định vượt, xe chạy trước không có tín hiệu vượt xe khác và đã tránh về bên phải.

Hành vi vi phạm khác không điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ:

Hành vi khác không phải là hành vi điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ nhưng lại có sự tham gia giao thông đường bộ, thực tế xảy ra khá phổ biến, trong đó có những hành vi cản trở giao thông, có hành vi điều khiển các phương tiện nhưng các phương tiện này không phải là phương tiện giao thông như: Xe bò, máy móc chuyên dùng đang thi công hoặc tuy không thi công nhưng di chuyển trên đường giao thông; hành vi dẫn dắt súc vật đi trên đường; hành vi mang vác các vật cồng kềnh như tre, nứa; hành vi kéo đẩy các loại hàng hoá đi trên đường; hành vi chạy bộ, đi bộ trên đường giao thông và các hành vi khác tham gia giao thông đường bộ.

3.2. Hậu quả

Hậu quả là dấu hiệu bắt buộc của cấu thành tội phạm này. Nếu hành vi vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ mà chưa gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe, tài sản của người khác thì chưa cấu thành tội phạm, trừ trường hợp quy định tại khoản 4 của điều luật.

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

- Chỉ tính những tài sản do hành vi vi phạm các quy định về 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 các thiệt hại này người phạm tội vẫn phải bồi thường 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 mà người phạm tội gây ra là thiệt hại đối với người khác. Do đó, những thiệt hại mà người phạm tội gây ra cho chính mình thì không tính để làm căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự đối với người vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ. Ví dụ: Do phóng nhanh, vượt ẩu, nên Trần Văn Q đã gây tai nạn làm Vũ Khắc B bị thương có tỷ lệ thương tật 25%, còn Q cũng bị thương có tỷ lệ thương tật 35%. Trong trường hợp này, thiệt hại về sức khỏe do hành vi vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ của Q gây ra đối với người khác chỉ 25%, chứ không phải 60% (25%+35%).

3.3. Các dấu hiệu khách quan khác

Ngoài hành vi khách quan, hậu quả do hành vi phạm tội gây ra, đối với tội vi phạm các 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, người tham gia giao thông, địa điểm (nơi vi phạm là công trình giao thông đường bộ)...Việc xác định các dấu hiệu khách quan này cũng rất quan trọng, là dấu hiệu để phân biệt giữa tội phạm này với các tội vi phạm an toàn giao thông khác.

Theo quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008 thì đường bộ bao gồm: Cầu đường bộ, hầm đường bộ, bến phà đường bộ. Phương tiện giao thông đường bộ gồm: Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, phương tiện giao thông thô sơ đường bộ. Phương tiện tham gia giao thông đường bộ gồm: Phương tiện giao thông đường bộ và xe máy chuyên dùng. Xe máy chuyên dùng gồm: Xe máy thi công, xe máy nông nghiệp, lâm nghiệp có tham gia giao thông đường bộ.

Đối với phương tiện giao thông đường bộ, nói chung không khó xác định. Tuy nhiên, đối với xe máy chuyên dùng, việc xác định có phải là phương tiện tham gia giao thông hay không, có nhiều trường hợp phức tạp. Ví dụ: Một chiếc máy ủi đang thi công trên một đoạn đường thì chiếc máy ủi này có phải là phương tiện giao thông hay chỉ là phương tiện thi công bình thường? Thực tiễn xét xử cho thấy, nếu chiếc máy ủi này đang thi công thì không coi là phương tiện giao thông, nhưng nếu chiếc máy ủi này di chuyển từ vị trí này sang vị trí khác hoặc từ nơi tập kết đến công trường thì được coi là đang tham gia giao thông.

Ngoài ra 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, các đèn báo hiệu, các biển báo. 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.

Việc xác định hành vi vi phạm khi tham gia giao thông đường bộ nhất thiết phải căn cứ vào các quy định của Luật giao thông đường bộ đang có hiệu lực pháp luật và thông lệ quốc tế về việc tham gia giao thông đường bộ như: Việc cắm biển báo trên đường giao thông, không chỉ tuân thủ các quy định của Luật giao thông như: Màu sắc, ký hiệu, mà phải cắm đúng vị trí để người tham gia giao thông nhìn thấy. Hiện nay, việc cắm các biển báo trên đường giao thông có nhiều đoạn đường chưa đúng với quy định của Luật giao thông đường bộ và thông lệ quốc tế, không chỉ ở đường liên tỉnh, liên huyện, đường nội bộ, mà cả trên đường cao tốc, khiến người tham gia giao thông khó khăn trong việc xác định hướng đi. Trong trường hợp xảy ra tai nạn, Cảnh sát giao thông khó xác định người tham gia giao thông có vi phạm hay không.

4. Mặt chủ quan

Người phạm tội vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ thực hiện hành vi là do vô ý (vô ý vì quá tự tin hoặc vô ý vì cẩu thả).

Hiện nay, có quan điểm đề cập đến hình thức *"lỗi hỗn hợp"* và thường lấy hành vi vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ làm ví dụ cho trường hợp lỗi hỗn hợp như: Cố ý về hành vi, vô ý về hậu quả.

Ví dụ: Một lái xe cố ý vượt đèn đỏ nên đã gây ra tai nạn làm chết người. Trong trường hợp này, người lái xe đã cố ý về hành vi (cố ý vượt đèn đỏ), nhưng không mong muốn cho hậu quả xảy ra, cũng không bỏ mặc cho hậu quả xảy ra hoặc trong một số trường hợp khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội, Tòa án 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) để áp dụng hình phạt nhẹ cho người tham gia giao thông.

Nếu cho rằng trong hai trường hợp nêu trên là hình thức lỗi hỗn hợp thì sẽ không đúng với lý luận về lỗi trong Luật hình sự.

Trường hợp thứ nhất, người phạm tội cố ý về hành vi (cố ý vượt đèn đỏ) không có nghĩa là người phạm tội đã nhận thức rõ hành vi vượt đèn đỏ là nguy hiểm đến tính mạng của người khác, thấy trước được hậu quả chết người xảy ra hoặc có thể xảy ra, mong muốn hoặc bỏ mặc cho hậu quả xảy ra, mà trường hợp này người phạm tội chỉ có ý thức cho rằng dù có vượt đèn đỏ nhưng tin rằng hậu quả chết người sẽ không xảy ra. Trường hợp này người phạm tội vẫn vô ý nhưng là vô ý vì quá tự tin. Vô ý hay cố ý là thái độ tâm lý của người phạm tội đối với hành vi và đối với hậu quả chứ không chỉ đối hành vi hay chỉ đối với hậu quả.

Trường hợp thứ hai, nếu người bị hại cũng có lỗi, về mặt khoa học pháp lý thì trường hợp này người bị hại cũng có hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông. Nếu nói họ có lỗi là lỗi đối với người phạm tội chứ không phải là lỗi pháp lý, cũng không thể nói cả hai đều có lỗi mà chỉ có thể nói cả hai đều có hành vi vi phạm quy định về an toàn giao thông và trường hợp này cũng không thể coi là "lỗi hỗn hợp".

5. Các trường hợp phạm tội cụ thể

5.1. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 260 Bộ luật Hình sự năm 2015

Trường hợp phạm tội quy định tại khoản 1 của điều luật là cấu thành cơ bản của Tội vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ với đầy đủ các yếu tố cấu thành Tội vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ, và người phạm tội bị phạt tiền từ 30.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 03 năm hoặc bị phạt tù từ 01 năm đến 05 năm, là tội phạm nghiêm trọng.

So với khoản 1 Điều 202 BLHS năm 1999 thì khoản 1 Điều 260 BLHS năm 2015 quy định mức hình phạt nặng hơn.

Khi quyết định hình phạt đối với người phạm tội vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ theo khoản 1 của điều luật, Tòa án cần căn cứ vào quy định tại Điều 29 và Điều 50 BLHS năm 2015. Nếu người phạm tội đó tự nguyện sửa chữa, bồi thường thiệt hại hoặc khắc phục hậu quả 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[1]. Đây là quy định mới có lợi cho người phạm tội so với BLHS năm 1999. Tuy nhiên, trong một số trường hợp, khi gia đình người phạm tội hoặc người phạm tội bồi thường cho gia đình nạn nhân nhưng không phải tự nguyện mà yêu cầu gia đình bị hại viết đơn bãi nại thì mới bồi thường, Cơ quan điều tra cũng không tiến hành hoà giải mà ra quyết định miễn trách nhiệm hình sự cho người phạm tội hoặc không khởi tố vụ án, khởi tố bị can là không đúng với tinh thần của khoản 3 Điều 29 BLHS năm 2015.

Như vậy, đối với người phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 260 BLHS năm 2015 thì Cơ quan điều tra chỉ có thể ra quyết định miễn trách nhiệm hình sự cho người phạm tội nếu có đủ các yếu tố quy định tại khoản 3 Điều 29 BLHS năm 2015.

5.2. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 260 Bộ luật Hình sự năm 2015

- Không có giấy phép lái xe theo quy định:

Theo quy định của pháp luật, đối với một số loại phương tiện giao thông, người điều khiển phải có giấy phép thì mới được điều khiển. Nếu người điều khiển các phương tiện này không có giấy phép nhưng vẫn điều khiển mà vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện khi tham gia giao thông đường bộ và gây thiệt hại cho tính mạng hoặc gây thiệt hại cho sức khỏe, tài sản của người khác thì bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo điểm a khoản 2 của Điều 260 BLHS năm 2015.

Theo quy định của Luật giao thông đường bộ năm 2008 thì người lái xe tham gia giao thông phải có giấy phép lái xe phù hợp với loại xe được phép điều khiển do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp. Khi xác định tình tiết "không có giấy phép lái xe theo quy định" cần chú ý:

Trước hết người phạm tội phải hội tụ đủ các yếu tố cấu thành tội phạm cơ bản quy định tại khoản 1 Điều 260 BLHS năm 2015. Nếu người có hành vi vi phạm các quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ nhưng chưa gây thiệt hại

1. Xem khoản 3 Điều 29 Bộ luật Hình sự năm 2015.

cho tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản thuộc một trong các trường hợp quy định tại các điểm a, b, c và khoản 1 Điều 260 BLHS năm 2015, thì người có hành vi vi phạm cũng không thuộc trường hợp quy định tại điểm a khoản 2 của điều này. Việc người điều khiển các phương tiện giao thông đường bộ không có giấy phép lái xe chỉ là vi phạm hành chính và bị xử phạt theo Luật xử lý vi phạm hành chính.

Người có giấy phép lái loại xe nào thì chỉ có giá trị khi điều khiển loại xe đó, trừ trường hợp pháp luật quy định khác. Ví dụ: Người có bằng lái hạng A1 không được lái xe mà theo quy định phải có bằng lái xe hạng A2, nhưng người có bằng lái hạng A2 được lái xe mô tô thuộc trường hợp phải có bằng lái xe hạng A1. Tuy nhiên, người có bằng lái xe ô tô hạng B1 cấp cho người lái xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi, xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg không được lái xe mô tô.

Đối với người bị thu giấy phép lái xe, nếu chưa hết thời hạn và chưa được trả lại hoặc cấp lại giấy phép lái xe mới mà vẫn điều khiển xe thuộc loại phải có giấy phép lái xe thì cũng bị coi là không có giấy phép lái xe. Đối với người bị mất giấy phép lái xe, đã trình báo với cơ quan nhà nước có thẩm quyền, nhưng chưa được cấp lại giấy phép lái xe mới và có đủ chứng cứ về việc bị mất giấy phép lái xe được cơ quan có thẩm quyền xác nhận và đang chờ cấp giấy phép lái xe khác thì không bị coi là không có giấy phép lái xe.

- 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:

Trường hợp phạm tội này, nhà làm luật quy định 02 tình tiết nhưng cùng tính chất, đó là: "Có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định và tình tiết có sử dụng chất ma túy hoặc chất kích thích mạnh khác".

Có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định:

Theo Luật giao thông đường bộ năm 2008 và Nghị định số 46/2016/NĐ-CP quy định xử phạt hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, có hiệu lực từ 01/8/2016 thì người tham gia giao thông mà điều khiển phương tiện trên đường có nồng độ cồn nhưng chưa vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc chưa vượt quá 0,25 miligam/1 lít khí thở thì bị phạt tiền từ 2.000.000 đồng đến 3.000.000 đồng và bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe từ 02 tháng đến 04 tháng; nếu vượt quá 80 miligam/100 mililít máu hoặc vượt quá 0,4 miligam/1 lít khí thở thì bị phạt tiền tiền từ 16.000.000 đồng đến 18.000.000 đồng và bị tước quyền sử dụng Giấy phép lái xe từ 04 tháng đến 06 tháng[2]. Có ý kiến cho rằng, người tham gia giao thông mà điều khiển phương tiện trên đường có nồng độ cồn vượt quá mức quy định xử phạt hành chính thì mới thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015. Cách hiểu này là không đúng, vì nồng độ cồn vượt quá 50 miligam đến 80 miligam/100 mililít máu hoặc vượt quá 0,25 miligam đến 0,4 miligam/1 lít khi thở trong máu hoặc

2. Điểm a khoản 6, 8, 9 Điều 5 Nghị định số 46/2016/NĐ-CP ngày 26/5/2016 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.

hơi thở có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililít máu hoặc vượt quá 0,4 miligam/1 lít khí thở là trường hợp chưa gây ra thiệt hại; còn nếu gây ra thiệt hại là làm chết người hoặc gây ra thương tích; gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 01 người mà tỷ lệ tổn thương có thể từ 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% hoặc gây thiệt hại về tài sản từ 100.000.000 đồng đến dưới 500.000.000 đồng thì dù nồng độ cồn của người điều khiển phương tiện giao thông chưa vượt quá 50 miligam đến 80 miligam/100 mililít máu hoặc vượt quá 0,25 miligam đến 0,4 miligam/1 lít khí thở trong máu là đã bị áp dụng tình tiết: "Có sử dụng rượu, bia mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn vượt quá mức quy định" theo điểm b khoản 2 của điều luật rồi, như vậy mới phù hợp với Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.

Có sử dụng chất ma túy hoặc chất kích thích mạnh khác:

Tình trạng người tham gia giao thông, nhất là đối với các lái xe thường sử dụng heroin, ma túy tổng hợp (ma túy đá) hiện nay tương đối phổ biến, theo đó nhiều vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng gây chết hàng chục người đều do người lái xe có sử dụng chất ma túy.

Nếu người phạm tội không sử dụng các chất ma túy, nhưng lại sử dụng chất kích thích khác ngoài danh mục các chất ma túy thì người phạm tội vẫn bị áp dụng điểm b khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015, nếu xác định các chất đó là chất kích thích mạnh khác. Ví dụ: Vũ Xuân T là người đã nghiện ma túy hơn 5 năm. Ngày 10/5/2018, T vừa chích ma túy về đã băng qua đường làm người lái xe khách không kịp phanh mà phải đánh xe sang lề đường để tránh T, làm xe đổ gây chết 01 người và bị thương 10 người, có tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể là 120%. Nếu A không sử dụng ma túy thì thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 260 BLHS năm 2015 nhưng vì A có sử dụng ma túy nên thuộc trường hợp quy định tại điểm b khoản 2 của điều này.

- Bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn:

Điểm c khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015 quy định hai trường hợp phạm tội khác nhau nhưng có cùng một tính chất, mức độ nguy hiểm, đó là: Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm hoặc cố ý không cứu giúp người bị nạn.

Gây tai nạn rồi bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm là trường hợp người phạm tội do vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ gây thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản cho người khác, nhưng sau khi tai nạn xảy ra, đã bỏ chạy để trốn tránh trách nhiệm. Theo quy định của Luật giao thông đường bộ thì người lái xe và những người liên quan trực tiếp đến vụ tai nạn phải dừng ngay xe lại; giữ nguyên hiện trường; cấp cứu người bị nạn và phải có mặt khi cơ quan có thẩm quyền yêu cầu; ở lại nơi xảy ra tai nạn cho đến khi người của cơ quan công an đến, trừ trường hợp người lái xe cũng bị thương phải đưa đi cấp cứu hoặc trường hợp vì lý do bị đe dọa đến tính mạng, nhưng phải

đến trình báo ngay với cơ quan Công an nơi gần nhất; cung cấp thông tin xác thực về vụ tai nạn cho cơ quan Công an. Nếu bỏ chạy vì lý do bị đe dọa đến tính mạng mà đến trình báo ngay với cơ quan Công an nơi gần nhất; cung cấp thông tin xác thực về vụ tai nạn cho cơ quan Công an thì không phải là để trốn tránh trách nhiệm. Vì vậy, khi xác định tình tiết phạm tội này, cơ quan có thẩm quyền tiến hành tố tụng cần xem xét một cách toàn diện đầy đủ, không chỉ căn cứ vào hành vi bỏ chạy của người phạm tội mà phải xác định xem vì sao họ phải bỏ chạy và sau đó họ có trốn tránh trách nhiệm không.

Cố ý không cứu giúp người bị nạn là trường hợp người phạm tội do vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe hoặc có khả năng thực tế gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe của người khác nhưng đã cố ý không cứu giúp người bị nạn. Cố ý không cứu giúp là có điều kiện cứu mà không cứu, đã có yêu cầu của người khác nhưng vẫn không cứu giúp. Hành vi cố ý không cứu giúp không nhất thiết phải dẫn đến hậu quả là người bị nạn chết hoặc bị tổn hại nghiêm trọng đến sức khỏe. Nếu không phải là người đã gây ra tai nạn mà cố ý không cứu giúp người bị nạn dẫn đến người này bị chết thì bị truy cứu trách nhiệm hình sự về tội không cứu giúp người đang ở trong tình trạng nguy hiểm đến tính mạng quy định tại Điều 132 BLHS, vì họ không phải là người tham gia giao thông.

- Không chấp hành hiệu lệnh của người điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông:

Đây là trường hợp người tham gia giao thông, mà chủ yếu là người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đã không chấp hành hiệu lệnh của người đang làm nhiệm vụ điều khiển hoặc hướng dẫn giao thông, nên đã gây ra thiệt hại cho tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của người khác.

Khi áp dụng tình tiết phạm tội này cần chú ý với trường hợp người tham gia giao thông không chấp hành hiệu lệnh của người điều khiển giao thông hoặc hướng dẫn giao thông, mà còn có hành vi chống đối thì tuỳ trường hợp người có hành vi chống đối có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự về Tội chống người thi hành công vụ.

- Làm chết 02 người:

Trường hợp phạm tội này, trước đây theo Điều 202 Bộ luật Hình sự năm 1999 quy định là trường hợp "gây hậu quả rất nghiêm trọng", nay điểm d khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015 quy định cụ thể là làm chết 02 người.

Khi áp dụng tình tiết phạm tội này cần chú ý: Hậu quả 02 người chết là hậu quả trên thực tế đều do hành vi vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ gây ra. Còn trường hợp hậu quả là 02 người chết nhưng chỉ có 01 người do hành vi vi phạm tham gia giao thông đường bộ gây ra, 01 người chết là do nguyên nhân khác tác động thì không được coi là "làm chết 02 người" theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015.

- Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người trở lên mà tổng tỉ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 122% đến 200%:

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như trường hợp quy định tại điểm d khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015. Trước đây,

theo Điều 202 BLHS năm 1999 quy định là trường hợp "gây hậu quả rất nghiêm trọng", nay BLHS năm 2015 điểm e, khoản 2 Điều 260 quy định: "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% do hành vi vi phạm các quy định về tham gia giao thông đường bộ gây ra".

Việc xác định tỷ lệ tổn thương cơ thể của bị hại nhất thiết phải do Hội đồng giám định pháp y kết luận. Trường hợp tuy có người bị thương nhưng từ chối giám định hoặc vì lý do khách quan mà không giám định được thì không tính để xác định tỷ lệ tổn thương cơ thể theo điểm e khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015, dẫn đến khó khăn cho cơ quan có thẩm quyền tiến hành tổ tụng trong việc xác định tỷ lệ tổn thương cơ thể của bị hại.

- Gây thiệt hại về tài sản từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng:

Khi xác định thiệt hại tài sản có trị giá từ 500.000.000 đồng đến dưới 1.500.000.000 đồng do hành vi vi phạm các quy định về tham gia giao thông của người khác, cần chú ý:

Chỉ tính những tài sản do hành vi vi phạm các quy định về 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 các thiệt hại này người phạm tội vẫn phải bồi thường nhưng không tính để xác định trách nhiệm hình sự đối với hành vi phạm tội.

Khi quyết định mức hình phạt cụ thể đối với người phạm tội theo khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015, Tòa án cũng phải căn cứ vào Điều 50 BLHS năm 2015 và số lượng cũng như tính chất của các tình tiết là dấu hiệu định khung hình phạt quy định tại khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015.

Do tính chất của các tình tiết là dấu hiệu định khung hình phạt tương đối khác nhau nên khi áp dụng mức hình phạt cụ thể, cần chú ý: Trường hợp làm chết 02 người thì nghiêm trọng hơn trường hợp chỉ "gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 02 người (một người có tỷ lệ tổn thương cơ thể 71%, một người 51%) hoặc gây thiệt hại về tài sản nên hình phạt cũng phải nặng hơn.

5.3. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 260 Bộ luật Hình sự năm 2015

- Làm chết 03 người trở lên:

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như đối với trường hợp quy định tại điểm a khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015, nhưng hậu quả gây ra chết 03 người trở lên. Khi áp dụng tình tiết phạm tội này, nếu số người bị chết càng nhiều thì mức hình phạt càng phải nặng, tối đa chỉ đến 15 năm tù.

- Gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỉ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201% trở lên:

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như đối với trường hợp quy định tại điểm e khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015 nhưng hậu quả gây ra là gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người trở lên mà tổng tỉ lệ tổn thương cơ

thể của những người này là 201% trở lên. Nếu người phạm tội chỉ gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người và tổng tỷ lệ tổn thương cơ thể của những người này từ 201% đến 210% hoặc của nhiều người nhưng tổng tỉ lệ tổn thương cơ thể của tất cả những người này chỉ từ 201% đến 210% và người phạm tội không có các tình tiết quy định tại điểm c của khoản này có thể được áp dụng mức hình phạt 07 năm tù.

- Gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên:

Trường hợp phạm tội này cũng tương tự như đối với trường hợp quy định tại điểm d khoản 1 và điểm g khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015 nhưng thiệt hại về tài sản mà người phạm tội gây ra có trị giá 1.500.000.000 đồng trở lên. Phương pháp xác định trị giá tài sản bị thiệt hại cũng giống như trường hợp quy định tại điểm d khoản 1 và điểm g khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015.

Cũng như đối với các trường hợp phạm tội khác, khi quyết định mức hình phạt cụ thể đối với người phạm tội theo khoản 3 Điều 260 BLHS năm 2015, Tòa án cũng phải căn cứ vào Điều 50 BLHS năm 2015 và số lượng cũng như tính chất của các tình tiết là dấu hiệu định khung hình phạt.

Tuy nhiên, do tính chất của các tình tiết là dấu hiệu định khung hình phạt tương đối khác nhau nên khi áp dụng mức hình phạt cụ thể, cần chú ý: Trường hợp làm chết 03 người thì phải bị xử phạt nặng hơn trường hợp "gây thương tích hoặc gây tổn hại cho sức khỏe của 03 người, mà tổng tỉ lệ tổn thương cơ thể của những người này 201%"; trường hợp thuộc một trường hợp quy định tại khoản 3 Điều 260 BLHS năm 2015 nhưng lại có nhiều tình tiết thuộc trường hợp quy định tại khoản 2 điều này thì mức hình phạt phải nặng hơn trường hợp chỉ có 01 tình tiết thuộc khoản 3 của điều này; thiệt hại về tính mạng, sức khỏe phải bị xử phạt nặng hơn trường hợp gây thiệt hại về tài sản.

5.4. Phạm tội thuộc trường hợp quy định tại khoản 4 của Điều 260 Bộ luật Hình sự năm 2015

Đây là cấu thành giảm nhẹ và cũng là cấu thành đặc biệt đối với tội phạm này mà thực tế rất ít khi xử lý về hình sự.

Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ mà có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả quy định tại một trong các điểm a, b và c khoản 3 Điều 260 nếu không được ngăn chặn kịp thời trước đây khoản 4 Điều 202 quy định là "gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng". Nay tình tiết "hậu quả đặc biệt nghiêm trọng" đã được cụ thể hoá thành các điểm a, b và c khoản 3, nên khi áp dụng, các cơ quan tiến hành tố tụng phải căn cứ vào quy định tại khoản 3 của điều luật.

Hậu quả quy định tại một trong các điểm a, b và c khoản 3 Điều 260 BLHS năm 2015 nếu không được ngăn chặn kịp thời là trường hợp chưa gây ra hậu quả nhưng lại được xác định trước hậu quả đó là có khả năng thực tế dẫn đến "làm chết 03 người trở lên; 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; gây thiệt hại về tài sản 1.500.000.000 đồng trở lên" là một vấn đề rất khó, vì tội vi phạm các quy định về

tham gia giao thông là tội phạm cấu thành vật chất, tức là phải có hậu quả xảy ra thì mới cấu thành tội phạm. Tuy nhiên, do thực tiễn xét xử đặt ra, có trường hợp vi phạm quy định về an toàn giao thông đường bộ nếu không được ngăn chặn kịp thời thì hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nhất định xảy ra.

Có quan điểm cho rằng, khoản 4 của Điều 260 BLHS năm 2015 là cấu thành hình thức, vì không cần có hậu quả xảy ra là tội phạm đã hoàn thành, nhưng thực tế đối với tội phạm này cũng như khoản 4 Điều 260 BLHS năm 2015 đều là cấu thành vật chất. Hậu quả chưa xảy ra là do được ngăn chặn chứ không phải do hành vi phạm tội mới đe dọa xâm phạm đến các quan hệ xã hội như đối với các tội phạm có cấu thành hình thức. Ví dụ: Vũ Quốc T lái xe khách, trên xe chở 50 người. Mặc dù đã có biển báo cầu hỏng, nhưng do không quan sát nên lái xe vẫn cho xe qua cầu, đến giữa cầu thì có một người đi trên cầu ra chặn đầu xe nên xe không bị rơi xuống sông. Trong trường hợp này, nếu căn cứ vào các dấu hiệu cấu thành tội phạm quy định tại khoản 1 Điều 260 BLHS năm 2015 thì hành vi của người lái xe chưa cấu thành tội phạm vì chưa gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản của người khác, nhưng nếu không được ngăn chặn kịp thời thì có khả năng thực tế sẽ xảy ra hậu quả đặc biệt nghiêm trọng nên vẫn bị coi là phạm tội. Tuy nhiên, do chưa gây ra thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe hoặc tài sản nên tính chất nguy hiểm cho xã hội được giảm đi đáng kể, bởi vậy, khoản 4 Điều 260 BLHS năm 2015 chỉ quy định người phạm tội 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 - là tội phạm ít nghiêm trọng.

5.5 Hình phạt bổ sung đối với người phạm tội

Ngoài hình phạt chính, 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.

Hiện nay, tình trạng uống rượu, bia hoặc sử dụng ma túy nhưng vẫn lái xe, nhất là các loại xe tải lớn, dẫn đến nhiều vụ tai nạn thảm khốc nhưng người phạm tội cũng chỉ bị tước giấy phép lái xe nhiều nhất là 05 năm. Có ý kiến đề nghị bổ sung trường hợp uống rượu, bia hoặc sử dụng ma túy nhưng vẫn lái xe gây tai nạn nghiêm trọng thì cần tước giấy phép lái xe vĩnh viễn, vì đây là đặc thù của tội "vi phạm các quy định về tham gia giao thông", nếu không cấm hành nghề lái xe vĩnh viễn thì sẽ ẩn họa khôn lường. Chính vì vậy, mà Quốc hội xây dựng Luật phòng, chống tác hại của rượu, bia nhằm hạn chế tình trạng uống rượu, bia nhưng vẫn tham gia giao thông.

Có ý kiến cho rằng, việc nhà làm luật quy định cấm hành nghề hoặc làm công việc nhất định thì hợp lý, còn cấm đảm nhiệm chức vụ là không cần thiết vì Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ là tội do vô ý, mà việc lợi dụng chức vụ, quyền hạn chỉ đối với các tội phạm do cố ý. Tuy nhiên, thực tế đã có người lợi dụng chức vụ của mình để vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ gây tai nạn chết người thì việc

(Xem tiếp trang 46)