MỘT SỐ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT, NÂNG CAO HIỆU QUẢ GIẢI QUYẾT CÁC VỤ ÁN LIÊN QUAN ĐẾN TAI NẠN GIAO THÔNG

TRẦN VĂN VƯỢNG
Khoa Cảnh sát giao thông, Học viện Cảnh sát nhân dân

Nhận bài ngày 23/02/2025. Sửa chữa xong 08/3/2025. Duyệt đăng 18/3/2025.

Abstract

In the process of resolving cases of violations of regulations on road traffic participation, the People's Procuracy plays a very important role in avoiding injustice, mistakes, and missing criminals. It requires investigators, in addition to mastering the provisions of the law, to improve their professional and technical skills, and clearly identify the characteristics of crimes in this field. Traffic violations are still complicated, but in the process of adjudicating and resolving traffic violation cases, there are still certain difficulties, stemming from the shortcomings and inadequacies of the current system of legal documents. The authors propose a number of solutions for improvement.

Keywords: *Solutions, improving the law, traffic accidents.*

1. Đặt vấn đề

Hoạt động phòng ngừa, điều tra các vụ tai nạn giao thông đường bộ có ý nghĩa hết sức quan trọng và việc nghiên cứu thực trạng cũng như các biện pháp nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông đường bộ (GTĐB) là cần thiết và cấp bách. Lực lượng Cảnh sát giao thông trong thời gian qua đã chủ động và có nhiều nỗ lực, cố gắng thực hiện các Chỉ thị và Nghị quyết của Đảng, Chính phủ và Bộ Công an trên cơ sở tiến hành các biện pháp nghiệp vụ (công tác tham mưu; tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về trật tự an toàn giao thông; tuần tra kiểm soát giao thông; tổ chức giao thông…) nhằm phòng ngừa, đấu tranh với các hành vi vi phạm của người tham gia giao thông. Kết quả bước đầu đã ổn định trật tự an toàn giao thông trên địa bàn, tình hình tai nạn giao thông (số vụ tai nạn, số người chết và bị thương) đã có chiều hướng giảm. Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đã đạt được thì công tác phòng ngừa, điều tra giải quyết các vụ tai nạn giao thông (TNGT) của lực lượng Cảnh sát giao thông vẫn còn một số tồn tại, hạn chế trong các khâu: Tiếp nhận và xử lý tin báo về TNGT còn chậm; khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm phương tiện liên quan đến vụ TNGT đôi khi còn chưa đúng quy trình, còn để xót các chứng cứ có liên quan; công tác lấy lời khai người làm chứng trong các vụ tai nạn chưa được quan tâm đúng mức, chưa có hình thức linh hoạt để khuyến khích người biết việc cung cấp thông tin… nên cần thiết nghiên cứu, đề xuất các giải pháp để hoàn thiện.

2. Nội dung nghiên cứu

2.1. Các vụ án xâm phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ đã được tòa án thụ lý theo thủ tục sơ thẩm năm 2023

TNGT là những sự cố bất ngờ xảy ra trong quá trình tham gia giao thông, gây ra bởi các phương tiện và người tham gia giao thông (bao gồm người điều khiển phương tiện và người tham gia các phương tiện đó). Theo thống kê của Tòa án nhân dân tối cao trong công tác xét xử các vụ án xâm phạm trật tự an toàn giao thông, các tòa án đã thụ lý theo thủ tục sơ thẩm 4.045 vụ với 4.212 bị cáo; đã xét xử 3.754

Email: tranvanvuong@gmail.com

vụ với 3.892 bị cáo (so với năm 2022, số thụ lý tăng 99 vụ với 151 bị cáo, số xét xử tăng 419 vụ với 763 bị cáo). Trong số 3.754 bị cáo phạm tội xâm phạm trật tự an toàn giao thông đã xét xử, các tòa án cấp sơ thẩm tuyên xử phạt tù từ trên 07 năm đến 15 năm đối với 17 bị cáo; tù từ 03 năm đến 07 năm đối với 255 bị cáo; tù từ 3 năm trở xuống đối với 1.496 bị cáo, còn lại là các hình phạt khác [1]. Các vụ án xâm phạm trật tự, an toàn giao thông có xu hướng tăng với tính chất, mức độ thiệt hại trong nhiều vụ án đặc biệt nghiêm trọng như làm nhiều người tử vong, gây thiệt hại lớn về tài sản. Số liệu trên cho thấy, mặc dù các cấp, các ngành đã có nhiều nỗ lực, kịp thời ban hành nhiều quy định và triển khai các biện pháp nhằm giảm thiểu tai nạn GTĐB. Tuy nhiên, tình hình trật tự an toàn GTĐB vẫn có những diễn biến ngày càng phức tạp, tình trạng vi phạm các quy định về an toàn giao thông vẫn chưa thuyên giảm, nhiều vụ tai nạn giao thông gây hậu quả đặc biệt nghiêm trọng, làm chết nhiều người, làm hư hỏng tài sản có giá trị cao.

Thực trạng trên bắt nguồn từ nhiều nguyên nhân, nhưng chủ yếu do hiểu biết pháp luật và ý thức của người tham gia giao thông còn chưa cao trong bối cảnh sự gia tăng quá nhanh của các phương tiện giao thông cá nhân. Trong công tác phát hiện, xử lý vi phạm và tội phạm, nhiều vụ việc sau khi xảy ra, người gây tai nạn bỏ trốn, tạo hiện trường giả nhằm trốn tránh trách nhiệm của mình.… Do đó, việc tiến hành điều tra, truy tố, xét xử các vụ án vi phạm quy định về điều khiển phương tiện GTĐB của các cơ quan có thẩm quyền là hết sức khó khăn. Một số vụ việc còn để thiếu sót như chưa xem xét kỹ hiện trường, tiên lượng hậu quả không chính xác, đánh giá không đúng về tính chất của vụ việc cũng như mức độ lỗi của các bên tham gia GTĐB... dẫn đến giải quyết vụ án không khách quan, toàn diện. Nhiều vụ án không tìm ra đối tượng phạm tội, phải tạm đình chỉ hoặc gia hạn điều tra hay bị trả hồ sơ điều tra bổ sung; cá biệt có trường hợp được đình chỉnh miễn trách nhiệm hình sự không có căn cứ pháp luật. Hệ quả của thực trạng này dẫn đến nguy cơ gây oan sai người vô tội, bỏ lọt tội phạm...Thực trạng trên cho thấy, trong quá trình thực hiện chức năng, nhiệm vụ thực hành quyền công tố và kiểm sát các hoạt động tư pháp, đối với việc giải quyết các vụ án vi phạm quy định về tham gia GTĐB có vai trò rất lớn của Viện kiểm sát nhân dân trong việc tránh oán, sai, bỏ lọt tội phạm. Điều này đòi hỏi Kiểm sát viên ngoài việc cần nắm vững các quy định của pháp luật còn cần phải hoàn thiện các kỹ năng về chuyên môn, nghiệp vụ, xác định rõ những đặc điểm của tội phạm để thực hiện tốt chức năng, nhiệm vụ của mình.

2.2. Một số khó khăn, vướng mắc

Trật tự, an toàn GTĐB là trạng thái giao thông trên đường bộ có trật tự, bảo đảm an toàn, thông suốt; được hình thành và điều chỉnh bởi các quy tắc, nguyên tắc, quy phạm pháp luật trong lĩnh vực GTĐB [2].

TNGT được coi là một trong những thảm họa lớn nhất đe doạ đến tính mạng và sức khỏe của con người. Hậu quả lớn nhất mà TNGT đem đến là nó có thể cướp đi mạng sống của rất nhiều người, có nhiều trường hợp tuy không ảnh hưởng đến tính mạng nhưng sức khỏe vẫn bị ảnh hưởng nặng nề như phải trải qua nhiều cuộc phẫu thuật đau đớn, có nhiều người do bị TNGT mà dẫn đến tàn phế, sống cuộc đời thực vật. Bên cạnh bị thiệt hại về sức khỏe mà TNGT còn ảnh hưởng đến tâm lý của người bị tai nạn, khiến họ phải lo sợ mỗi khi ra đường. Đối với những gia đình có người thân bị TNGT, nếu người thân không may bị tử vong thì gia đình sẽ chịu rất nhiều ảnh hưởng về tinh thần như cảm thấy đau đớn, mất mát; hoặc nếu may mắn người bị tai nạn còn sống thì gia đình cũng sẽ mất thời gian, công sức và chi phí để chăm sóc và điều trị cho họ. Đối với xã hội, TNGT dễ dẫn đến nghèo đói, lạc hậu, bệnh tật và khiến người dân lo lắng mỗi khi tham gia giao thông trên đường.

Để nâng cao hiệu quả giải quyết các vụ án này, Tòa án nhân dân tối cao đã chú trọng làm tốt công tác tập huấn, bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ, đặc biệt là tập huấn các văn bản pháp luật mới liên quan tới trật tự an ATGT cho đội ngũ Thẩm phán,Thư ký; chủ động làm tốt công tác tổng kết thực tiễn xét xử và hướng dẫn áp dụng thống nhất pháp luật; tăng cường công tác thanh tra, kiểm tra, giám đốc việc xét xử để kịp thời rút kinh nghiệm những sai sót trong quá trình giải quyết, xét xử. Tuy nhiên, qua công tác xét xử, chúng tôi thấy rằng việc giải quyết các vụ án về vi phạm giao thông gặp một số khó

khăn nhất định, xuất phát từ những bất cập, thiếu sót từ hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành.

2.2.1. Một số quy định của pháp luật Bộ luật Hình sự về các tội xâm phạm an toàn giao thông chưa rõ ràng

Mục 1 Chương XXI của Bộ luật Hình sự, gồm 26 điều từ Điều 260 đến Điều 284, còn nhiều quan điểm, cách hiểu khác nhau như:

- Việc xác định "thiệt hại về tài sản" đối với trường hợp người tham gia GTĐB vi phạm quy định về an toàn GTĐB gây thiệt hại cho tài sản của chính họ hoặc tài sản mà họ là người đang quản lý, sử dụng (thông qua việc thuê, mượn) thì thiệt hại này có được xác định để làm căn cứ truy cứu trách nhiệm hình sự tại khoản 1 các điều 260, 264, 266, 272 và 276 của Bộ luật Hình sự hay không. Mặc dù, hiện nay, nội dung này đã được Tòa án nhân dan tối cao giải đáp tại tiểu mục 4 mục I Công văn số 02/TANDTC-PC ngày 02/8/2021 đã xác định không coi thiệt hại này là "thiệt hại cho người khác".

+ Thiệt hại về tài sản thực tế có được tính bao gồm cả phần thuế giá trị gia tăng (VAT) hoặc tiền thuê cẩu, kéo, trục vớt phương tiện…hay không.

- Việc xác định thế nào là gây hậu quả nghiêm trọng, rất nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng quy định tại khoản 2, khoản 3 các Điều 283, Điều 284 chưa có quy định chi tiết.

- Xác định thế nào là trường hợp "có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả" quy định tại khoản 4 các điều 260, 267, 272, 273, 278 và khoản 1 Điều 277. Thực tiễn, rất nhiều hành vi vi phạm ATGT nhưng không phải tất cả các hành vi đó đều có thể bị xác định "có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả" để truy cứu trách nhiệm hình sự. Do đó, quy định này cần có điều kiện cụ thể nào, hành vi vi phạm cụ thể nào thì bị xem xét xử lý trách nhiệm.

Ví dụ: Người điều khiển phương tiện ô tô trên cao tốc lùi xe, bị người có thẩm quyền phát hiện, nhắc nhở nhưng chưa gây ra hậu quả có áp dụng tình tiết phạm tội "có khả năng thực tế dẫn đến hậu quả" hay không.

- Xác định tình tiết định khung hình phạt "không có giấy phép lái xe" đối với trường hợp người vi phạm ATGT điều khiển phương tiện xe tự chế. Có quan điểm cho rằng, đây là loại xe tự chế, không thuộc đối tượng được cấp giấy phép lái xe, nên không thể áp dụng tình tiết này. Có quan điểm cho rằng, phải áp dụng tình tiết này mặc dù đó là xe tự chế, đây cũng là một trong những biện pháp tuyên truyền, phổ biến đến người dân trong việc tự chế xe không được phép của cơ quan, người có thẩm quyền.

- "Vũ khí" quy định tại điểm b khoản 2 có đồng nhất với "vũ khí quân dụng" theo quy định tại Điều 304 của Bộ luật Hình sự hay cần quy định riêng biệt.

- Việc "Tổ chức cá cược" quy định tại điểm b khoản 2 Điều 265 của Bộ luật Hình sự được hiểu là đánh cược thắng thua bằng tiền, hiện vật hoặc các lợi ích khác dựa vào kết quả của cuộc đua xe trái phép. Có quan điểm cho rằng, hành vi này là hành vi cấu thành 02 tội tổ chức đánh bạc (Điều 322) và tội tổ chức đua xe trái phép mới đúng tính chất, mức độ, hành vi phạm tội.

- Xác định các tình tiết định khung hình phạt "nơi tập trung đông dân cư", "thủ đoạn nguy hiểm khác", "người chỉ huy phương tiện giao thông", "thiết bị an toàn giao thông"…cũng chưa được quy định cụ thể.

2.2.2. Một số quy định của Bộ luật Tố tụng hình sự về khởi tố vụ án đối với các tội xâm phạm an toàn giao thông còn thiếu tính khả thi, chưa phù hợp thực tiễn hoặc chưa rõ ràng

Cụ thể:

- Công tác giám định thiệt hại gặp nhiều khó khăn, nhất là các trường hợp bị hại từ chối giám định, nhiều trường hợp sau khi xảy ra vi phạm các bên đã làm thay đổi hiện trạng hoặc không thông báo đến cơ quan có thẩm quyền để giải quyết.

- Theo quy định tại khoản 2 Điều 164 của Bộ luật Tố tụng hình sự thì một số cơ quan khác thuộc Công an nhân dân có thẩm quyền khởi tố vụ án án hình, tiến hành những hoạt động điều tra ban đầu

và chuyển hồ sơ cho cơ quan điều tra trong thời hạn 07 ngày kể từ ngày ra quyết định khởi tố vụ án. Có thể nói, đây là quy định không thể thi hành được trên thực tiễn trong thời gian qua, đặc biệt là các vụ án vi phạm về ATGT. Bởi lẽ:

+ Thời hạn điều tra ban đầu 07 ngày là quá ngắn, dẫn tới việc thu thập chứng cứ ban đầu trở thành bài toán khó cho cơ quan có thẩm quyền.

+ Bộ luật Tố tụng hình sự trao quyền khởi tố vụ án nhưng "không trao gậy" cho người có thẩm quyền của cơ quan được giao một số hoạt động điều tra thực hiện các hoạt động liên quan đến trưng cầu giám định, xem xét dấu vết trên thân thể, định giá tài sản, dẫn đến không có căn cứ khởi tố vụ án.

+ Nguồn chứng cứ để làm căn cứ khởi tố vụ án phải tuân thủ theo trình tự, thủ tục của Bộ luật Tố tụng hình sự, tuy nhiên, nhiều chứng cứ đã được thu thập, đánh giá bằng thủ tục xử lý vi phạm hành chính lại không được sử dụng làm căn cứ ban đầu để xử lý trách nhiệm hình sự. (Ví dụ: đã có kết quả đo nồng độ cồn trong hơi thở của người vi phạm, nếu theo xử lý vi phạm hành chính thì đủ căn cứ, nhưng không thể sử dụng để làm căn cứ khởi tố vụ án, vì phải thực hiện giám định theo đúng thẩm quyền, trình tự, thủ tục).

- Việc xác định tư cách tham gia tố tụng của người điều khiển phương tiện giao thông là người dưới 18 tuổi trong trường hợp giao cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông chưa thống nhất. Có trường hợp xác định là người làm chứng, có trường hợp xác định là người có liên quan.

2.2.3. Bất cập, hạn chế bởi các quy định của Luật Tổ chức các cơ quan điều tra hình sự

Bộ luật Tố tụng hình sự chưa có sự tương thích, thiếu phù hợp thực tiễn. (ví dụ: theo quy định tại điểm h khoản 2 Điều 35 của Bộ luật Tố tụng hình sự được hiểu cơ quan được giao nhiệm vụ tiến hành một số hoạt động điều tra có thể có cán bộ điều tra. Tuy nhiên, Luật Tổ chức cơ quan điều tra hình sự lại không quy định có cán bộ điều tra tại các cơ quan này….).

2.3. Giải pháp hoàn thiện pháp luật

Nhà nước cùng các bộ, ban, ngành liên quan cần nâng cấp hệ thống cơ sở hạ tầng, đường xá, cầu cống để xây dựng một môi trường giao thông an toàn cho người dân khi tham gia giao thông trên đường phố như: tạo hành lang cho người đi bộ; xây dựng các hệ thống biển báo nơi nguy hiểm; đặt các dải giảm tốc trước cổng trường học, công ty, nơi công cộng đông người qua lại; nghiêm cấm sử dụng các phương tiện giao thông không đảm bảo an toàn...mỗi người dân cần nâng cao hiểu biết của mình về Luật Giao thông đường bộ, luôn nghiêm chỉnh chấp hành các quy định khi tham gia giao thông như không vượt đèn đỏ, không lấn làn, lấn chiếm vỉa hè... để giảm thiểu tối đa các trường hợp tai nạn do người dân vi phạm luật giao thông. Cần mạnh dạn đấu tranh với những hành vi vi phạm Luật Giao thông đường bộ như sẵn sàng tố giác khi phát hiện hành vi đua xe trái phép, nạn "đinh tặc"… Tích cực hỗ trợ cảnh sát giao thông đối phó với các đối tượng vi phạm chống lại người thi hành công vụ.

Các cơ quan chức năng có thẩm quyền cần định kỳ kiểm tra sức khoẻ lái xe, không cấp giấy phép lái xe cho người nghiện rượu, bia và các chất kích thích khác. Trường hợp đã có giấy phép lái xe phải buộc người đó cai nghiện, không cho điều khiển phương tiện. Người nghiện nặng không thể cai nghiện được thì phải thu hồi giấy phép lái xe, cấm điều khiển phương tiện. Quy định trách nhiệm của các doanh nghiệp, cơ quan, đơn vị có lái xe nghiện rượu, bia gây tai nạn hay chạy quá tốc độ, chở quá khổ, quá tải. Thường xuyên tuyên truyền Luật Giao thông đường bộ đến với người dân, đặc biệt là học sinh, sinh viên bởi hiện nay số lượng học sinh, sinh viên vi phạm quy định của Luật Giao thông đường bộ có xu hướng tăng cao. Đội ngũ Cảnh sát giao thông cần tăng cường hơn nữa công tác tuần tra, xử lý vi phạm. Cần quyết liệt cưỡng chế giao thông đối với xe ô tô đỗ sai quy định; xử lý triệt để các lỗi là nguyên nhân gây ra TNGT như: uống rượu lái xe, xe chở quá số người quy định, xe chạy quá tốc độ quy định, xe đi không đúng phần đường...tăng cường, chú trọng đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong việc kiểm soát lưu thông của các phương tiện giao thông khi lưu thông trên đường để nhanh chóng xử phạt các hành vi vi phạm luật giao thông, góp phần giảm thiểu khả năng gây tai nạn giao

thông. Tích cực tham gia sử dụng các phương tiện công cộng khi di chuyển để giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông, đặc biệt là vào các giờ cao điểm.

Đề xuất giải pháp hoàn thiện pháp luật nâng cao hiệu quả giải quyết các vụ án liên quan đến TNGT, trong thời gian tới các cơ quan, người có thẩm quyền cần triển khai, thực hiện các giải pháp như sau:

Thứ nhất, Bộ Công an cần rà soát, tổng kết đánh giá tính đồng bộ, tương thích của Luật Tổ chức cơ quan điều tra hình sự và Bộ luật Tố tụng hình sự về thẩm quyền, cơ cấu tổ chức của cơ quan công an được giao một số hoạt động điều tra phù hợp với tình hình thực tiễn. Trước mắt, để tránh kéo dài thời gian phải sửa đổi, bổ sung đồng thời các đạo luật này, xem xét sửa đổi, bổ sung Luật Tổ chức cơ quan điều tra hình sự trong đó cần bổ sung trong cơ cấu, tổ chức của cơ quan công an được giao một số hoạt động điều tra có Điều tra viên, cán bộ điều tra[3].

Thứ hai, đề nghị Bộ Công an phối hợp cùng Tòa án nhân dân tối cao khẩn trương nghiên cứu, đề xuất Hội đồng Thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao ban hành Nghị quyết hướng dẫn một số quy định của Bộ luật Hình sự về tội xâm phạm ATGT.

Thứ ba, xây dựng chương trình đào tạo nghiệp vụ, tập huấn chuyên sâu về kỹ năng điều tra cho các lực lượng cảnh sát giao thông.

Thứ tư, tăng cường các hoạt động tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về ATGT. Đổi mới, linh hoạt các phương thức tuyên truyền.

3. Kết luận

Tham gia bảo vệ ATGT là công việc của tất cả mọi người, trong đó quan trọng nhất là cảnh sát giao thông. Một cảnh sát giao thông mẫu mực phải là người nhẹ tình, tận tâm với công việc, nhanh chóng có mặt tại hiện trường, điều tra kỹ lưỡng nguyên nhân tai nạn, tìm cho bằng được kẻ phạm pháp bỏ trốn, không vì tiền hay quan hệ quen biết mà làm sai lệch hồ sơ vụ án[3]. Cảnh sát giao thông phải có trái tim đồng cảm vời nạn nhân, tránh thái độ lạnh nhạt khi nhìn thấy máu đổ trên mặt đường. Phải mưu trí dũng cảm để có thể rượt bắt được tội phạm. Chính quyền cần có biện pháp khen thưởng thích đáng cho những cảnh sát nhiệt tình điều tra làm sáng tỏ các vụ tai nạn phức tạp, dũng cảm đuổi bắt được những kẻ đi xe ẩu. Có thể lấy biểu quyết của Hội đồng nhân dân, lấy dư luận của người dân và báo chí để định mức khen thưởng cho các cá nhân, đơn vị cảnh sát. Bên cạnh việc khen thưởng, cần chú trọng các biện pháp kỷ luật những ai sai phạm.

Tài liệu tham khảo

[1] Tòa án nhân dân tối cao (2023), *Thống kê công tác xét xử các vụ án xâm phạm trật tự an toàn giao thông, các Tòa án đã thụ lý theo thủ tục sơ thẩm năm 2023.*

[2] Quốc hội (2024), *Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ.*

[3] Lê Minh (2020), *Xây dựng văn hóa giao thông góp phần giảm thiểu nguy cơ tai nạn,* nguồn: https://www.tapchicongsan.org.vn/gop-y-du-thao-cac-van-kien-trinh-dai-hoi-xiii-cua-dang/-/2018/820549/view_content.