

CHÍNH SÁCH HÌNH SỰ VỚI HÀNH VI LÁI XE KHI CHỊU SỰ ẢNH HƯỞNG CỦA CHẤT KÍCH THÍCH - KINH NGHIỆM CỦA MỸ VÀ BÀI HỌC CHO VIỆT NAM

NGUYỄN HÀ KHÁNH LINH*

Lái xe khi chịu sự ảnh hưởng của chất kích thích (Driving under the influence - DUI) là một hành vi rất nguy hiểm, đe dọa nghiêm trọng đến an toàn giao thông. Thực tiễn các nước tiên tiến cho thấy các hình thức xử lý nghiêm khắc bằng chế tài hình sự có tác dụng ngăn ngừa hiệu quả hành vi DUI, giúp giảm thiểu nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông. Bài viết trình bày những kinh nghiệm của Mỹ về chính sách hình sự đối với hành vi DUI và đề xuất hoàn thiện pháp luật hình sự của Việt Nam về vấn đề này.

Từ khóa: Lái xe khi chịu sự ảnh hưởng của chất kích thích, lái xe sau khi uống rượu bia, an toàn giao thông, tai nạn giao thông, pháp luật hình sự.

Ngày nhận bài: 02/7/2022; Biên tập xong: 10/7/2022; Duyệt đăng: 17/7/2022

Driving under the influence is an extremely dangerous behavior that threatens traffic safety and becomes a global problem. It can be seen that severe punishments by criminal sanctions affect to prevent DUI acts, helping to reduce the risk of traffic accidents. The article presents American experience on criminal policy for DUI acts and proposes to improve Vietnam's criminal law on this issue.

Keywords: Driving under the influence, driving after drinking, traffic safety, traffic accidents, criminal law.

1. Khái quát về hành vi lái xe khi chịu sự ảnh hưởng của chất kích thích

Việc lái xe khi chịu ảnh hưởng của các chất kích thích như rượu bia hay ma túy là hành vi rất nguy hiểm cho an toàn giao thông đường bộ. Đây là vấn nạn có tính chất toàn cầu, và diễn biến rất phức tạp ở Việt Nam - một quốc gia có mức độ tiêu thụ rượu bia vào loại cao trên thế giới. Chỉ tính riêng trong năm 2021, lực lượng Cảnh sát giao thông cả nước đã phát hiện 161.324 trường hợp vi phạm nồng độ cồn, 1.802 lái xe dương tính với ma túy¹.

Theo kết quả khảo sát của Tổ chức Y tế thế giới (WHO) đối với các nạn nhân nhập viện vì tai nạn giao thông, có tới hơn 36% số người lái xe máy và gần 67% người lái ô tô có nồng độ cồn trong máu vượt ngưỡng cho phép. Còn tại Việt Nam, theo thống kê của

Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia, khoảng 40% số vụ tai nạn giao thông và 11% số người chết có liên quan rượu bia, con số này đang có xu hướng gia tăng².

Rượu, bia là nguyên nhân trực tiếp làm giảm tốc độ phản ứng của lái xe từ 10 - 30%; làm giảm khả năng điều khiển tự chủ, phản xạ và thị lực, gây ảnh hưởng trực tiếp đến thị giác, quá trình xử lý và truyền tải hình ảnh, gây ước tính sai về khoảng cách dẫn đến gia tăng mức độ rủi ro và tai nạn giao thông³. Ma túy còn là loại chất kích thích làm ảnh hưởng thần kinh nhiều hơn cả rượu bia.

** Trường Đại học Luật Hà Nội*

² Minh Hạnh, 40% tai nạn giao thông do người điều khiển phương tiện uống rượu bia, Báo Lao động điện tử. Nguồn truy cập: <https://laodong.vn/xa-hoi/40-tai-nan-giao-thong-do-nguoi-dieu-khien-phuong-tien-uong-ruou-bia-1000563.lido>

³ Nguyễn Bích Thủy, Tỷ lệ sử dụng rượu, bia ở Việt Nam đang ở mức báo động, báo điện tử VietnamPlus. Nguồn truy cập: <https://www.vietnamplus.vn/ty-le-su-dung-ruou-bia-o-viet-nam-dang-o-muc-bao-dong/288597.vnp>

¹ Nguyễn Dịu, Quyết tâm ngăn chặn lái xe sử dụng ma túy, rượu bia khi lái xe, Cổng thông tin điện tử Bộ Công an. Nguồn truy cập: <http://bocongan.gov.vn/tin-tuc-su-kien/quyet-tam-ngan-chan-lai-xe-su-dung-ma-tuy-ruou-bia-khi-lai-xe-d17-t31060.html>

Vì vậy, việc xử lý, ngăn chặn hành vi lái xe khi chịu sự ảnh hưởng của chất kích thích là rất cần thiết. Trên thế giới, hành vi lái xe khi chịu sự ảnh hưởng của chất kích thích thường được gọi là DUI (*Driving Under the Influence*) hay OUI (*Operating Under the Influence*). Ngoài ra, pháp luật Liên bang và tiểu bang ở Mỹ còn sử dụng các khái niệm như DWI/OWI (*Driving/Operating While Intoxicated/Impaired*), với ý nghĩa tương tự⁴.

2. Kinh nghiệm của Mỹ về chính sách hình sự đối với hành vi lái xe khi chịu sự ảnh hưởng của chất kích thích

Theo số liệu của Bộ Giao thông vận tải Mỹ: Mỗi ngày có 32 người dân nước này bị chết vì các tai nạn giao thông liên quan đến DUI. Năm 2020, có 11.654 người chết vì các tài xế say rượu. Về tổng thể, cũng như mọi nước tiên tiến khác, Mỹ có chế tài xử lý hành vi DUI rất nghiêm khắc.

Tất cả các bang của Mỹ đều có luật chống hành vi DUI. Việc lái xe khi có nồng độ cồn trong máu (Blood Alcohol Concentration - BAC) từ 0.08 trở lên (nghĩa là trong 100ml máu có 80mg cồn) được coi là phạm pháp ở đa số các bang của Mỹ. Riêng bang Utah thậm chí còn áp dụng giới hạn nghiêm khắc hơn là BAC 0.05⁵.

Riêng đối với người lái xe dưới 21 tuổi (là độ tuổi uống rượu hợp pháp ở đa số các bang của Mỹ) thì giới hạn này sẽ thấp hơn rất nhiều, thường chỉ ở mức BAC 0.01 đến BAC 0.05. Tuy nhiên, tất cả các bang ở Mỹ đều đã áp dụng luật không khoan nhượng (*zero-tolerance law*), xử lý lái xe dưới 21 tuổi khi họ có nồng độ cồn trong máu hay trong hơi thở, dù ở bất cứ mức độ nào, nên giới hạn thực tế là BAC 0.00.

Mặt khác, Cơ quan Quản lý An toàn Vận tải Cơ giới Liên bang Mỹ (Federal Motor Carrier Safety Administration - FMCSA) áp

dụng giới hạn BAC 0.04 với người điều khiển phương tiện thương mại (xe chở khách, xe tải ro moóc, xe bồn, xe chở chất độc hại)⁶, và BAC 0.01 với người điều khiển các phương tiện vận tải công cộng như xe bus⁷.

Như vậy, có thể thấy: Pháp luật Mỹ có sự phân hóa rất rõ ràng về căn cứ xử lý hành vi DUI, tập trung vào tăng nặng trách nhiệm pháp lý với các trường hợp DUI với người dưới 21 tuổi, người điều khiển các phương tiện hạng nặng, phương tiện công cộng, là những đối tượng thuộc nhóm nguy cơ cao.

Về chế tài xử phạt với DUI: Mỹ áp dụng đồng bộ các hình thức chế tài, ngay cả ở mức độ xử lý hành chính thì mức phạt cũng rất nặng, không chỉ xử phạt bằng tiền, mà còn có thể phạt lao động công ích, hoặc phạt giam hành chính. Người vi phạm sẽ bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe, hoặc khóa bộ phận đánh lửa của xe (nếu muốn lái xe, người vi phạm phải thổi vào máy đo lắp trên thiết bị khóa, để đo nồng độ cồn trong hơi thở). Ngoài ra, họ còn phải tham gia khóa học cai nghiện rượu, cũng như phải chịu mức phí bảo hiểm cao hơn rất nhiều vì tiền sử vi phạm của mình.

Ở mức độ hình sự, quan điểm xử lý của Mỹ đối với hành vi DUI nổi bật các đặc điểm chính như sau:

Thứ nhất, xử lý từ sớm: Hình sự hóa hành vi DUI mà không cần có hậu quả phát sinh. Nhìn chung, các bang của Mỹ đều có chính sách xử lý hình sự với hành vi DUI, trên cơ sở xác định đây là hành vi nguy hiểm cao độ cho xã hội, có rủi ro gây ra tai nạn giao thông với hậu quả nghiêm trọng.

Thứ hai, tăng nặng trách nhiệm hình sự với những trường hợp tái phạm.

Mặc dù mỗi bang của Mỹ đều có chính sách hình sự riêng với hành vi DUI, nhưng thông thường, về mặt nguyên tắc: Những trường hợp vi phạm DUI lần đầu tiên, lần thứ hai, và lần thứ ba sẽ được xem như khinh tội (*misdemeanor*). Trách nhiệm hình sự sẽ tăng

⁴ U.S Department of Transportation (Bộ Giao thông Vận tải Hoa Kỳ), *Impaired Driving Laws, Enforcement and Prevention*. Nguồn truy cập: <https://www.transportation.gov/mission/health/Impaired-Driving-Laws-Enforcement-and-Prevention>

⁵ U.S Department of Transportation (Bộ Giao thông Vận tải Hoa Kỳ), *Drunk Driving*. Nguồn truy cập: <https://www.nhtsa.gov/risky-driving/drunk-driving>

⁶ FMCSA (Cơ quan Quản lý An toàn Vận tải cơ giới Liên bang Hoa Kỳ), *Commercial Driver's License Program*, <https://www.fmcsa.dot.gov/registration/commercial-drivers-license>.

⁷ U.S. Code - Unannotated Title 18. Crimes and Criminal Procedure § 343. Presumptions.

đần khi tái phạm, nhưng sẽ không vượt quá 12 tháng tù giam, và thẩm phán thường xem xét để người vi phạm chỉ phải chịu hình phạt tiền hay phạt lao động công ích.

Tuy nhiên, trong vòng 05, 07, đến 10 năm sau khi có vi phạm DUI đầu tiên (tùy theo bang), nếu như người lái xe tiếp tục tái phạm lần thứ ba, lần thứ tư trở đi, thì hành vi này sẽ được xem như trọng tội (*felony*), và phải chịu hình phạt tù giam rất nghiêm khắc⁸. Hành vi DUI cũng có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự như trọng tội nếu như mức nồng độ cồn trong máu BAC ở mức rất cao so với quy định. Có thể thấy: Thời gian xem xét tái phạm là rất dài, thường là từ 05 đến 10 năm, buộc người vi phạm phải có ý thức khi lái xe nếu như không muốn bị xử lý nghiêm khắc vì tái phạm DUI.

Thứ ba, xử lý hình sự đặc biệt nghiêm khắc khi người có hành vi DUI để xảy ra tai nạn giao thông làm chết người.

Quan điểm phổ biến ở quốc gia thuộc dòng họ pháp luật thông luật (*common law*) nói chung, Mỹ nói riêng xác định: Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ là nguồn nguy hiểm cao độ. Vì vậy, người điều khiển phương tiện phải trải qua quá trình học tập, thực hành, và thi lấy bằng lái xe rất nghiêm khắc và chặt chẽ. Do đó, người lái xe mặc nhiên được xem như có nhận thức về nguy cơ gây ra tai nạn giao thông khi thực hiện hành vi DUI. Điều này được xem như một yếu tố tăng nặng, dẫn đến việc nếu như người lái xe có hành vi DUI dẫn đến gây ra tai nạn giao thông làm chết người thì bên phía công tố có thể truy tố bị cáo về tội danh ngộ sát không tự nguyện (*involuntary manslaughter*), với mức hình phạt có thể lên đến 20 - 25 năm tù giam. Ví dụ, Điều 191.5 Luật Hình sự bang California cho phép tuyên án đến 10 năm tù giam với hành vi ngộ sát xe cộ (*vehicular manslaughter*) khi có tình tiết tăng nặng là DUI⁹; Luật Hình

sự bang Virginia là có thể đến 20 năm¹⁰. Thậm chí, bang Nebraska còn xếp hành vi ngộ sát xe cộ khi có tình tiết tăng nặng DUI là trọng tội cấp II, cho phép tuyên án đến 50 năm tù giam, và tước giấy phép lái xe đến 15 năm¹¹.

3. Hoàn thiện chính sách hình sự của Việt Nam đối với hành vi lái xe khi chịu sự ảnh hưởng của chất kích thích

Tại Việt Nam hiện nay, các chế tài pháp lý với hành vi DUI đã và đang được tăng cường, nổi bật là việc ban hành Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, tăng nặng mức xử phạt vi phạm hành chính đối với hành vi điều khiển phương tiện giao thông mà trong máu và hơi thở có nồng độ cồn, hoặc trong cơ thể có chất ma túy. Mức phạt cao và hoạt động xử phạt hành chính của lực lượng chức năng đã hạn chế đáng kể hiện tượng DUI.

Tuy nhiên, về khía cạnh pháp lý hình sự, việc xử lý các hành vi gây tai nạn giao thông nghiêm trọng vì DUI vẫn gặp nhiều khó khăn. Tại Việt Nam, các hành vi này sẽ thường bị truy cứu trách nhiệm hình sự theo Điều 260 Bộ luật Hình sự (BLHS) năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2017) quy định về Tội vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ. Điểm b khoản 2 Điều 260 BLHS năm 2015 có ghi nhận việc phạm tội “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” như một tình tiết định khung hình phạt, với mức hình phạt lên đến 10 năm tù giam.

Tuy nhiên, hiện nay Điều 260 BLHS năm 2015 vẫn bộc lộ hai hạn chế lớn trong việc phòng chống DUI và ngăn ngừa các vụ tai nạn giao thông thảm khốc do DUI:

⁸ National Conference of State Legislatures (Hội đồng Lập pháp Nhà nước Quốc gia Hoa Kỳ), *Criminal Status of State Drunken Driving Laws*. Nguồn truy cập: <https://www.ncsl.org/research/transportation/criminal-status-of-state-drunken-driving-laws.aspx>

⁹ California Penal Code 191.5(a): Gross Vehicular Manslaughter While Intoxicated

¹⁰ Nguồn truy cập: <https://www.greenspunlaw.com/library/when-a-dui-can-lead-to-dui-involuntary-manslaughter-charges.cfm#:~:text=Involuntary%20manslaughter%20can%20be%20charged,life.%E2%80%9D%20Reckless%20disregard%20for%20a>

¹¹ Nguồn truy cập: <https://jsberrylaw.com/lincoln-dui-lawyer/manslaughter/>

Thứ nhất, không xử lý nghiêm khắc bằng luật hình sự các hành vi DUI tái phạm nhiều lần. Theo kinh nghiệm tại Mỹ, chỉ cần vi phạm DUI lần đầu hoặc lần thứ hai là đã có thể bị xử lý hình sự, dù chỉ là khinh tội, nhưng vẫn có sức răn đe rất lớn. Thực tế tại Việt Nam hiện nay, chỉ khi người phạm tội gây ra tai nạn làm chết người, gây thương tích, hay gây thiệt hại lớn về tài sản thì mới bị xử lý hình sự.

Khoản 4 Điều 260 BLHS có quy định: Người nào vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ trong trường hợp *có khả năng thực tế* dẫn đến hậu quả quy định tại một trong các điểm a, b và c khoản 3 Điều 260 nếu không được ngăn chặn kịp thời thì bị phạt tiền từ 10.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng, phạt cải tạo không giam giữ đến 01 năm hoặc phạt tù từ 03 tháng đến 01 năm. Về lý thuyết, quy định này cho phép xử lý các hành vi DUI ngay từ khi chưa gây ra hậu quả. Tuy nhiên, trên thực tế, do chưa có những hướng dẫn cụ thể của các cơ quan chức năng nên trong nhiều năm vừa qua, chưa có trường hợp nào bị can, bị cáo bị truy tố và xét xử theo quy định này. Nói cách khác, tại Việt Nam hiện nay, chỉ khi hành vi DUI gây ra hậu quả nghiêm trọng thì mới bị xử lý hình sự.

Thứ hai, mức hình phạt cao nhất tại Điều 260 BLHS năm 2015 chỉ là 15 năm tù giam (khoản 3). Điều này phản ánh quan điểm xác định yếu tố lỗi của tội danh này là lỗi vô ý: Người phạm tội không mong muốn hậu quả xảy ra, mà tin hậu quả đó không xảy ra hoặc không thấy trước hậu quả đó do cấu tạo¹². Do vậy, mức hình phạt tại Điều 260 BLHS năm 2015 không hơn nhiều so với các tội Vô ý làm chết người (tối đa 10 năm tù giam, Điều 128 BLHS năm 2015), hay Tội vô ý làm chết người do vi phạm quy tắc nghề nghiệp hoặc quy tắc hành chính (tối đa 12 năm tù giam, Điều 129 BLHS năm 2015).

Trong thời gian qua, liên tiếp có nhiều tài xế say rượu lái xe gây ra tai nạn giao thông thảm khốc, làm chết nhiều người, và bị truy cứu trách nhiệm theo Điều 260 BLHS năm 2015. Song theo quan điểm của tác giả, mức hình phạt tối đa 15

năm tù giam là chưa tương xứng với tính chất của hành vi gây tai nạn do DUI.

Cần nhận định hành vi gây tai nạn giao thông nghiêm trọng do DUI là lỗi cố ý (nhất là với các trường hợp có nồng độ cồn trong máu cao, hoặc trường hợp tài xế sử dụng ma túy trước khi lái xe): Người phạm tội thấy trước được hậu quả nghiêm trọng có thể xảy ra nếu lái xe khi say rượu hay “phê” ma túy, song vẫn thực hiện hành vi, nghĩa là có ý thức chấp nhận khả năng hậu quả xảy ra. Trên cơ sở đó, phải tăng nặng trách nhiệm hình sự cho hành vi này, như với lỗi cố ý thay vì là lỗi vô ý như hiện nay. Điều này cũng phù hợp với thông lệ tại các nước tiên tiến, tiêu biểu là Mỹ.

Mặt khác, về lâu dài, trong các lần sửa đổi BLHS tiếp theo, có thể cân nhắc tách hành vi DUI thành một tội danh riêng để truy cứu trách nhiệm hình sự các tài xế tái phạm nhiều lần. Cần hình thành chính sách hình sự riêng biệt, có tính phân hóa cao với hành vi gây tai nạn giao thông do DUI để làm cơ sở ngăn ngừa những tác hại của việc lạm dụng rượu bia trong hoạt động giao thông nói riêng và đời sống xã hội nói chung./.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Trường Đại học Luật Hà Nội (2020). *Giáo trình Luật Hình sự Việt Nam*, Tập 2, Phần các tội phạm, Nxb. Tư pháp, Hà Nội.
2. Nguyễn Ngọc Hòa (2018). *Bình luận khoa học Bộ luật Hình sự năm 2015, được sửa đổi, bổ sung năm 2017*, Quyển 2 (Phần các tội phạm), Nxb. Tư pháp, Hà Nội.
3. U.S Department of Transportation (Bộ Giao thông vận tải Mỹ), *Impaired Driving Laws, Enforcement and Prevention (Quy định pháp luật, thực thi và ngăn chặn hành vi lái xe khi chịu ảnh hưởng của chất kích thích)*, <https://www.transportation.gov/mission/health/Impaired-Driving-Laws-Enforcement-and-Prevention>.
4. Federal Motor Carrier Safety Administration (Cơ quan Quản lý An toàn Vận tải cơ giới Liên bang Mỹ), *Commercial Driver's License Program (Chương trình Giấy phép lái xe thương mại)*, <https://www.fmcsa.dot.gov/registration/commercial-drivers-license>.
5. National Conference of State Legislatures (Hội đồng Lập pháp Nhà nước Quốc gia Mỹ), *Criminal Status of State Drunken Driving Laws (Chế tài pháp lý với hành vi say rượu lái xe)*, <https://www.ncsl.org/research/transportation/criminal-status-of-state-drunken-driving-laws.aspx>.

¹² Nguyễn Ngọc Hòa (2018), *Bình luận khoa học Bộ luật Hình sự năm 2015, được sửa đổi, bổ sung năm 2017*, Quyển 2 (Phần các tội phạm), Nxb. Tư pháp, Hà Nội, tr. 127