

Bản án số: 91/2020/HSPT
Ngày: 09/3/2020

NHÂN DANH
NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
TÒA ÁN NHÂN DÂN TỈNH THANH HÓA

- Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Bà Nguyễn Thị Chinh;

Các Thẩm phán: Bà Lê Thu Hương;

Bà Lê Thị Phương Thanh.

- Thư ký Tòa án ghi biên bản phiên tòa: Bà Nguyễn Thị Vân Anh - Thư ký
Tòa án nhân dân tỉnh Thanh Hóa.

- Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Thanh Hóa tham gia phiên tòa: Ông Vũ
Trọng Trọng - Kiểm sát viên.

Ngày 09 tháng 3 năm 2020, tại Trụ sở Tòa án nhân dân tỉnh Thanh Hóa xét
xử phúc thẩm công khai vụ án hình sự thụ lý số 318/2019/HSPT ngày 20 tháng 12
năm 2019, đối với bị cáo Hoàng Văn Q, do có kháng cáo của bị cáo đối với bản án
hình sự sơ thẩm số 319/2019/HSST ngày 04 tháng 11 năm 2019 của Tòa án nhân dân
thành phố Thanh Hóa.

Bị cáo kháng cáo: Hoàng Văn Q, sinh năm 1988 tại Thanh Hóa; ĐKNKTT và
chỗ ở: thôn ST, xã TL, huyện H, tỉnh Thanh Hóa; nghề nghiệp: Lái xe; văn hóa: 12/12;
dân tộc: Kinh; giới tính: Nam; tôn giáo: Không; quốc tịch: Việt Nam; con ông Hoàng
Văn V và bà Bùi Thị N; vợ là: Phạm Thị H và 03 con (con lớn sinh năm 2010, con nhỏ
sinh năm 2017); tiền án; tiền sự: Không; bị áp dụng biện pháp ngăn chặn “cấm đi khỏi
nơi cư trú”; có mặt.

Người bào chữa theo yêu cầu của bị cáo: Luật sư Nguyễn Văn A - Trưởng Văn
phòng Luật sư M - Đoàn Luật sư Thành phố Hà Nội.

Người bị hại:

1. Ông Trịnh Đình C, sinh năm 1954 (chết);

2. Bà Phạm Thị V, sinh năm 1954 (chết).

Địa chỉ: SN 47 Đông Tác, phường Đông Thọ, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa.

Người đại diện hợp pháp không kháng cáo: Anh Trịnh Đình M (vắng).

Địa chỉ: SN 47 Đông Tác, phường Đông Thọ, TP. Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa.

NỘI DUNG VỤ ÁN:

Theo các tài liệu có trong hồ sơ vụ án và diễn biến tại phiên tòa, nội dung vụ án được tóm tắt như sau:

Khoảng 06h25 phút ngày 19 tháng 5 năm 2019, Hoàng Văn Q có giấy phép lái xe hợp lệ điều khiển xe ô tô BKS 36C - 23279 đi trên đường vành đai phía Tây thành phố Thanh Hóa theo hướng Bắc - Nam, khi đi đến ngã tư giao nhau với đường vào Khu công nghiệp G thuộc địa phận xã Đ, thành phố Thanh Hóa, Q đã nhìn thấy biển cảnh báo nguy hiểm phía trước 100m giao nhau với đường không ưu tiên, nhưng Q không giảm tốc độ hoặc dừng lại một cách an toàn khi phát hiện thấy chướng ngại vật đi vào ngã tư dẫn đến gây tai nạn đâm va vào xe mô tô BKS 36B2-97701 do ông Trịnh Đình C điều khiển, chở bà Phạm Thị V cùng ở SN 47 Đông Tác, phường Đông Thọ, thành phố Thanh Hóa đi hướng Đông - Tây (Khu công nghiệp G đi chợ N). Hậu quả bà V tử vong tại chỗ, ông C bị thương nặng được đưa vào Bệnh viện đa khoa tỉnh Thanh Hóa cấp cứu đến 13h10 phút cùng ngày thì tử vong.

Sau khi vụ tai nạn xảy ra, Cơ quan cảnh sát điều tra Công an thành phố Thanh Hóa cùng với các cơ quan chức năng đã tiến hành khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm tử thi, khám các dấu vết trên hai phương tiện xe ô tô và xe mô tô.

- Về hiện trường:

Đoạn đường nơi xảy ra tai nạn là ngã tư đường vào khu công nghiệp G giao nhau với đường vành đai phía Tây, xã Đ, thành phố Thanh Hóa, mặt đường ở đây bằng phẳng, đường vào khu công nghiệp G rộng 4,5m giao nhau với đường vành đai phía Tây rộng 11m, đường dùng chung cho hai chiều phương tiện lưu thông, mặt đường có vạch kẻ phân chia làn đường các hướng có đặt biển báo hiệu đường giao nhau.

Lấy mép đường giả định phía bên đường vào khu công nghiệp G làm điểm mốc (đường giả định cắt ngang mặt đường vành đai).

Lấy mép đường phía Tây đường vành đai phía Tây chiều Bắc- Nam làm mép chuẩn để đo các dấu vết thể hiện như sau:

1- Vết cà + vết dầu KT (5,3 x 0,7)m vết có chiều Bắc Nam, đầu vết cách điểm mốc về phía Bắc là 2,0m, cách mép chuẩn là 3,0m, cách đầu vết tỳ là 2,5m, cuối vết tương ứng vị trí giá để chân trước và đầu mút tay nắm bên trái xe mô tô 36B2- 977- 01.

2- Xe mô tô 36B2- 97701 đổ nghiêng bên trái, đầu xe quay hướng Nam, đuôi xe quay hướng Bắc. Tâm trục bánh sau cách mép chuẩn 3m15, tâm trục bánh trước cách mép chuẩn là 3m60 và cách đám máu 3,0m.

3- Đám máu KT(0,3x 0,3)m, tâm đám máu cách mép chuẩn 3,0m, cách vị trí đầu nạn nhân 1,8m.

4- Vị trí nạn nhân trong tư thế nằm nghiêng sấp, đầu quay hướng Bắc, chân quay hướng Nam.

5- Vết tỳ KT(15x 0,5)m. Vết có chiều Bắc Nam và có hình dạng cánh cung, đầu vết cách mép chuẩn 2,0m, cuối vết tương ứng vị trí hàng bánh sau bên phải xe ô tô BKS 36C- 23279.

6- Vị trí xe ô tô BKS 36C- 232 -79, đầu xe quay hướng Nam, đuôi xe quay hướng Bắc. Tâm trục bánh sau bên phải cách mép chuẩn là 0,7m, tâm trục bánh trước trùng mép chuẩn.

- *Về tử thi:*

Tại bản giám định pháp y tử thi số 1251;1252 ngày 22/5/2019 của Phòng kỹ thuật hình sự Công an tỉnh Thanh Hóa giám định kết luận: Nguyên nhân chết của bà Phạm Thị V và ông C là bị đa chấn thương do tai nạn giao thông.

- *Về phương tiện:*

Tại bản kết luận giám định phương tiện xe ô tô BKS 36C - 23279 và xe mô tô 36B2- 97701 của Phòng kỹ thuật hình sự Công an tỉnh Thanh Hóa số 1308 ngày 31/5/2019 kết luận:

1. Điểm va chạm đầu tiên giữa hai phương tiện: Mặt ngoài góc dưới đầu mút bên trái ba đờ xôc trước, mặt trước ngoài bậc lên xuống bên trái đầu xe ô tô BKS 36C- 23279(ảnh 12,13,14) với mặt trên ngoài bên phải đầu mút trước phần trước phần trước chắn bùn trước xe mô tô BKS 36B2- 97701(ảnh 30).

2. Tại thời điểm xảy ra va chạm xe mô tô BKS 36B2- 97701 có hướng chuyển động cùng chiều, chệch từ trái sang phải so với hướng chuyển động của xe ô tô BKS 36C- 23279, xe ô tô BKS 36C- 23279 ở phía bên phải và có vận tốc lớn hơn xe mô tô BKS 36B2- 97701.

3. Vị trí va chạm giữa hai phương tiện nằm trước đầu vết cà (1) được thể hiện trên sơ đồ hiện trường, biên bản khám nghiệm hiện trường, thuộc phần đường bên phải theo hướng từ ngã tư H đi xã T và ngay khu vực giao nhau giữa đường vành đai phía Tây với đường đi vào chợ N.

4. Không đủ cơ sở xác định được vận tốc của các phương tiện.

Sau khi vụ tai nạn xảy ra, bị cáo Hoàng Văn Q và đại diện gia đình nạn nhân đã thống nhất thỏa thuận bị cáo bồi thường các khoản chi phí cho hai nạn nhân và sửa chữa xe môtô tổng số tiền là 250.000.000đ (*Hai trăm năm mươi triệu đồng*). Gia đình nạn nhân đó nhận tiền đầy đủ và có đơn đề nghị miễn truy cứu trách nhiệm hình sự cho bị cáo.

Tại bản án hình sự sơ thẩm số 186/2019/HSST ngày 03/7/2019 của Tòa án nhân dân thành phố Thanh Hóa đã Q định:

Tuyên bố: Bị cáo Hoàng Văn Q phạm tội : “Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ”.

Áp dụng: điểm đ khoản 2 Điều 260; điểm b, điểm s khoản 1, khoản 2 Điều 51; Điều 38 Bộ luật hình sự.

Xử phạt: Hoàng Văn Q 42 (Bốn mươi hai) tháng tù, thời gian chấp hành hình phạt tù tính từ ngày bắt thi hành án.

Về dân sự: Công nhận giữa bị cáo và gia đình bị hại đã giải Q xong.

Ngoài ra bản án sơ thẩm còn tuyên về án phí và giành quyền kháng cáo.

Ngày 11 tháng 11 năm 2019, bị cáo Hoàng Văn Q có đơn kháng cáo bản án sơ thẩm với nội dung:

- Kết luận điều tra nêu bị cáo không giảm tốc độ là không đúng, bị cáo đi đúng tốc độ;
- Cáo trạng của Viện kiểm sát không đúng với hồ sơ vụ án;
- Bản án sơ thẩm xử bị cáo 42 tháng tù giam là quá nặng, xin giảm nhẹ hình phạt và xin hưởng án treo.

Tại phiên tòa phúc thẩm: Bị cáo giữ nguyên kháng cáo, xin giảm hình phạt và xin hưởng án treo.

Kiểm sát viên Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Thanh Hóa tham gia phiên tòa đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm: Căn cứ điểm b khoản 1 Điều 355; điểm c khoản 1 Điều 357 của Bộ luật tố tụng hình sự, chấp nhận một phần kháng cáo, sửa bản án sơ thẩm về hình phạt, giảm cho bị cáo Hoàng Văn Q từ 12 đến 18 tháng tù.

Luật sư bào chữa của bị cáo đề nghị xem xét: Nguyên nhân dẫn đến vụ án do tình thế bất khả kháng và do lỗi hỗn hợp, bản thân người bị nạn khi đi từ đường không ưu tiên ra đường ưu tiên nhưng không nhường đường; cơ quan tiến hành tố tụng có thiếu sót không giám định nồng độ cồn của người bị nạn. Bị cáo có nhiều tình tiết giảm nhẹ, có nhân thân tốt nên đề nghị Hội đồng xét xử phúc thẩm giảm hình phạt và cho bị cáo hưởng án treo.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

[1] Sau khi xét xử sơ thẩm, bị cáo Hoàng Văn Q có đơn kháng cáo bản án sơ thẩm trong thời hạn quy định của Bộ luật tố tụng hình sự, do đó vụ án được xem xét theo thủ tục phúc thẩm.

[2] Tại phiên tòa phúc thẩm, bị cáo Hoàng Văn Q khai nhận:

Khoảng 06h25 phút ngày 19/5/2019, bị cáo điều khiển xe ô tô tải BKS 36C - 23279 (chở đất đá) đi trên đường vành đai phía Tây thành phố Thanh Hóa theo hướng Bắc - Nam, khi đi đến ngã tư giao nhau với đường vào Khu công nghiệp G, thuộc địa phận xã Đ, TP.Thanh Hóa, bị cáo nhìn thấy Biển cảnh báo phía trước 100m giao nhau với đường không ưu tiên, lúc này xe ô tô đang đi khoảng 40 km/h, khi đến cách ngã tư khoảng 7-10m thì bị cáo nhìn thấy 01 xe máy do người đàn ông điều khiển chở phía sau một phụ nữ (ông Trịnh Đình C và vợ là Phạm Thị V) qua đường theo hướng Khu công nghiệp G đi chợ N, lúc này bị cáo đã giảm tốc độ tối đa nhưng do khoảng cách quá gần, xe máy đi nhanh nên hai phương tiện va vào nhau,

hậu quả bà Văn tử vong tại chỗ, ông Côi bị thương nặng được bị cáo đưa đi cấp cứu đến 13h10 phút cùng ngày thì tử vong.

[3] Xét kháng cáo của bị cáo và quan điểm của Luật sư cho rằng nguyên nhân vụ tai nạn là do tình thế bất khả kháng và do lỗi hỗn hợp, Hội đồng xét xử phúc thẩm thấy rằng:

Thời gian xảy ra vụ tai nạn vào lúc 6h 25 phút sáng, trong điều kiện trời sáng rõ, thời tiết khô ráo, mặt đường rộng thoáng, không có phương tiện giao thông qua lại và không có người làm chứng. Bị cáo cho rằng mình điều khiển phương tiện đi đúng tốc độ, khi đến ngã tư phát hiện tình huống nguy hiểm đã giảm tốc độ, nhưng do xe máy đi quá nhanh tông vào xe của bị cáo nên thuộc trường hợp bất khả kháng.

Tuy nhiên, tại “Giấy báo cáo ngày 19/5/2019 bị cáo khai: *“Tôi đi từ hướng ngã ba Đình Hương đi hướng phía Tây thành phố đến địa phận xã Đ, đến đoạn giao nhau với đường không ưu tiên (đường đi từ khu Công nghiệp G lên xã Đ) thì tôi phát hiện hai người đi một chiếc xe mô tô do người nam giới điều khiển đi hướng từ khu công nghiệp G đến ngã tư thì xe mô tô đi qua đường quá nửa phần đường theo hướng điều khiển xe ô tô, phát hiện tình huống nguy hiểm tôi không kịp phanh mà đánh lái về phía bên phải theo chiều đi của mình để cố gắng tránh xảy ra tai nạn nhưng hai xe vẫn va chạm ..., theo nhận thức của tôi lỗi thuộc về người điều khiển mô tô, lỗi của tôi không phanh...”*(BL48);

Tại Bản tự khai ngày 12/6/2019: *“... Khi tôi chạy xe tới gần ngã tư thì thấy xe máy đi từ đường nhỏ ra và dừng lại, tôi đã quan sát tôi vẫn chạy 50km/h đến ngã tư thì xe máy tông vào bánh trước bên trái và tôi đánh lái xe về phía bên phải theo chiều đi của mình ...”* (BL54).

Là người điều khiển nguồn nguy hiểm cao độ, bị cáo buộc phải biết khi đi đến đoạn đường giao nhau, người lái xe phải chú ý quan sát và phải giảm tốc độ thấp hơn tốc độ tối đa cho phép, để khi có trường ngại vật có thể dừng lại được một cách toàn, tuy nhiên khi đã phát hiện biển cảnh báo nguy hiểm phía trước giao nhau với đường không ưu tiên nhưng bị cáo không giảm tốc độ thấp hơn tốc độ cho phép, đặc biệt khi đến gần ngã tư, mặc dù đã phát hiện tình huống xe máy đang đi qua đường theo chiều vuông góc, nhưng do chủ quan cho rằng xe máy sẽ nhường đường nên vẫn tiếp tục di chuyển (theo bị cáo khai với vận tốc 40 -50km/h), lúc này xe máy đã đi vào quá nửa ngã tư nhưng bị cáo không làm chủ được tốc độ, không kịp xử lý dẫn đến xe ô tô của bị cáo va vào xe của ông Côi điều khiển. Theo Sơ đồ hiện trường thì xe máy đã đi gần hết ngã tư sang đến phần đường giành cho phương tiện thô sơ, đầu vết cào thể hiện vị trí va chạm giữa hai phương tiện thuộc phần đường bên phải theo hướng ngã tư Đ đi xã T và ngay khu vực giao nhau giữa đường vành đai phía Tây với đường đi vào chợ N (BL12).

Như vậy, hành vi của bị cáo đã vi phạm khoản 4 Điều 11 Luật Giao thông đường bộ và khoản 1 Điều 5 Thông tư số 91/2015/TT-BGTVT ngày 31/12/2015 quy định các trường hợp bắt buộc phải giảm tốc độ tại nơi có biển cảnh báo nguy hiểm, nơi có đường bộ giao nhau. Với hậu quả vụ tai nạn làm hai người chết, do đó bị cáo phải

chịu trách nhiệm hình sự về tội: “Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ” quy định tại điểm đ khoản 3 Điều 260 Bộ luật hình sự như bản án sơ thẩm đã xử là có căn cứ, đúng người, đúng tội. Do đó, kháng cáo của bị cáo cho rằng tai nạn xảy ra thuộc trường hợp bất khả kháng là không có cơ sở chấp nhận.

Tuy nhiên, trong vụ án này về phía người điều khiển xe máy cũng có một phần lỗi, khi đi đến ngã tư không chú ý quan sát để có thể phát hiện và nhường đường cho phương tiện đi trên đường ưu tiên, ngoài ra việc không giám định được nồng độ cồn của người bị nạn là có thiếu sót như Luật sư trình bày là đúng, tuy nhiên trong vụ án này không thể khắc phục được, do đó cũng cần xem xét một phần khi Q định hình phạt cho bị cáo.

[4] Khi Q định hình phạt, bị cáo đã được Tòa án cấp sơ thẩm xem xét các tình tiết giảm nhẹ là: Thành khẩn khai báo; tự nguyện bồi thường khắc phục hậu quả; được gia đình bị hại xin giảm nhẹ hình phạt (điểm b, điểm s, khoản 1 và khoản 2 Điều 51 Bộ luật hình sự). Do có nhiều tình tiết giảm nhẹ như đã nêu, bị cáo đã được Tòa án cấp sơ thẩm xử 03 năm 06 tháng tù là đã đã được chiếu cố, xem xét do với quy định của khung hình phạt (từ 03 đến 10 năm tù).

Tại cấp phúc thẩm, bị cáo xuất trình một số tình tiết mới như: Bị cáo có Đơn trình bày được Công an xã TL xác nhận trong quá trình sinh sống tại địa phương, bị cáo là công dân tốt, là đoàn viên mẫu mực, tích cực tham gia các phong trào tình nguyện xã hội, ngày 04/3/2016 bị cáo tham gia cùng bà con truy đuổi bắt được 02 đối tượng trộm chó được các cấp khen ngợi; UBND xã TL cũng xác nhận hoàn cảnh gia đình khó khăn, bố mẹ già yếu, bị cáo là lao động chính; năm 2013 bị cáo được Công ty Cổ phần Ánh Dương tặng giấy khen danh hiệu “Lái xe bảo quản xe tốt hạng năm Công ty năm 2013”. Ngoài ra cũng cần xem xét sau khi tai nạn xảy ra, bị cáo đã khẩn trương bắt xe đưa ông Trịnh Đình C đi cấp cứu (bà Văn đã chết). Do bị cáo có nhiều tình tiết giảm nhẹ mới được xem xét theo khoản 2 Điều 51 Bộ luật hình sự, Hội đồng xét xử phúc thẩm chấp nhận một phần kháng cáo, giảm hình phạt và cho bị cáo được hưởng mức án dưới khung như đề nghị của Kiểm sát viên, để bị cáo thấy được sự khoan hồng của pháp luật mà tích cực cải tạo sớm trở về với gia đình và xã hội.

[5] Xét nội dung kháng cáo xin hưởng án treo, thấy rằng: Bản thân bị cáo có giấy phép lái xe hợp lệ, điều khiển xe ô tô có tải trọng lớn, là nguồn nguy hiểm cao độ, nhưng do bản thân chủ quan không làm chủ tốc độ để xảy ra va chạm gây nên vụ tai nạn nghiêm trọng, làm 02 người chết, nguyên nhân xảy ra vụ tai nạn do lỗi của bị cáo là chính. Đặc biệt trong tình hình hiện nay việc vi phạm an toàn khi tham gia giao thông đang gây thiệt hại nghiêm trọng cho xã hội về người và của, là nỗi quan tâm lo lắng cho quần chúng nhân dân. Bởi vậy cần phải xử lý nghiêm minh để trấn chỉnh lại trật tự an toàn cho xã hội. Do đó Tòa án cấp sơ thẩm buộc bị cáo phải cách ly một thời gian để cải tạo là phù hợp, đồng thời mới có tác dụng giáo dục, phòng ngừa chung. Do đó Tòa án cấp phúc thẩm không chấp nhận nội dung kháng cáo xin hưởng án treo.

[6] Về án phí: Tòa án cấp phúc thẩm chấp nhận một phần kháng cáo của bị cáo, sửa bản án sơ thẩm về hình phạt nên bị cáo không phải chịu án phí hình sự phúc thẩm.

Vì các lẽ trên,

Q ĐỊNH:

Căn cứ: điểm c khoản 1 Điều 355; điểm c khoản 1 Điều 357 của Bộ luật tố tụng hình sự.

Chấp nhận một phần kháng cáo của bị cáo Hoàng Văn Q, sửa một phần bản án sơ thẩm số 186/2019/HSST ngày 03/7/2019 của Tòa án nhân dân thành phố Thanh Hóa về hình phạt.

Áp dụng: điểm đ khoản 2 Điều 260; điểm b, điểm s, khoản 1, khoản 2 Điều 51; khoản 1 Điều 54; Điều 38 Bộ luật hình sự.

Xử phạt: Bị cáo Hoàng Văn Q 24 (Hai mươi bốn) tháng tù về tội “Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ”. Thời gian chấp hành hình phạt tù tính từ ngày bắt thi hành án.

Về án phí: Áp dụng điểm h khoản 2 Điều 23 Nghị Q 326/2016/UBTVQH 14 về án phí, lệ phí Tòa án: Bị cáo không phải nộp án phí hình sự phúc thẩm.

Các Q định khác của bản án sơ thẩm không có kháng cáo, kháng nghị có hiệu lực pháp luật kể từ ngày hết thời hạn kháng cáo, kháng nghị.

Bản án phúc thẩm có hiệu lực kể từ ngày tuyên án./.

Nơi nhận:

- TAND cấp cao tại Hà Nội;
- VKSND tỉnh Thanh Hoá;
- VKSND TP. Thanh Hóa;
- TAND TP. Thanh Hóa;
- CATP. Thanh Hóa;
- Chi cục THADS TP. Thanh Hóa;
- Bị cáo;
- Lưu hồ sơ; VP; Tòa HS.

**TM. HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM
THẨM PHÁN-CHỦ TỌA PHIÊN TÒA**

Nguyễn Thị Chính