

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC QUẢN LÝ VÀ CÔNG NGHỆ HẢI PHÒNG



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

NGÀNH: LUẬT

Sinh viên : Bùi Thị Phương Thảo

HẢI PHÒNG – 2024

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC QUẢN LÝ VÀ CÔNG NGHỆ HẢI PHÒNG

**BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI TRONG CÁC VỤ TAI NẠN
GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ THỰC TIỄN THỰC
HIỆN TẠI HẢI PHÒNG**

**KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP ĐẠI HỌC HỆ CHÍNH QUY
NGÀNH: LUẬT**

**Sinh viên : Bùi Thị Phương Thảo
Giảng viên hướng dẫn : Vũ Thị Thanh Lan**

HẢI PHÒNG – 2024

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC QUẢN LÝ VÀ CÔNG NGHỆ HẢI PHÒNG

NHIỆM VỤ ĐỀ TÀI TỐT NGHIỆP

Sinh viên: Bùi Thị Phương Thảo

Mã SV: 2012901008

Lớp : PL2401K

Ngành : Luật

Tên đề tài: Bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ
và thực tiễn thực hiện tại Hải Phòng

NHIỆM VỤ ĐỀ TÀI

1. Nội dung và các yêu cầu cần giải quyết trong nhiệm vụ đề tài tốt nghiệp

- Trình bày kiến thức cơ bản của pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ
- Tìm hiểu thực trạng áp dụng pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng
- Đề ra một số kiến nghị giải pháp hoàn thiện pháp luật về bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ.

2. Các tài liệu, số liệu cần thiết

- Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2005), Bộ luật dân sự
- Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2015), Bộ luật dân sự
- Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2013), Hiến pháp
- Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2014), Luật Bảo Hiểm Xã Hội
- Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2017), Luật trách nhiệm bồi thường của nhà nước

3. Địa điểm thực tập tốt nghiệp

Công ty Luật TNHH Intercode chi nhánh tại Hải Phòng.

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1: LÝ LUẬN CHUNG VỀ TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI TRONG TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ.	3
1.1. Tai nạn giao thông đường bộ.....	3
1.1.1. Khái niệm tai nạn giao thông	3
1.1.2. Khái niệm tai nạn giao thông đường bộ.....	4
1.2. Bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ:	5
1.2.1. Khái niệm:	5
1.2.2. Đặc điểm của trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ.	6
1.2.3. Phân loại trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ	8
1.2.3.1. Căn cứ nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông đường bộ.....	8
1.2.3.2. Căn cứ đối tượng bị xâm phạm.....	11
1.2.3.3. Căn cứ chủ thể bị thiệt hại chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại:.....	12
1.3. Khái quát sự phát triển của pháp luật Việt Nam về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.....	13
1.3.1. Giai đoạn trước năm 1945.....	13
1.3.2. Giai đoạn trước năm 1995.....	15
1.3.3. Giai đoạn từ 1995 đến nay	16
1.4. Ý nghĩa quy định của pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ.....	17
CHƯƠNG 2: PHÁP LUẬT VỀ BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI TRONG CÁC VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ THỰC TIỄN TẠI HẢI PHÒNG	19
2.1. Các quy định của pháp luật hiện hành về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.....	19
2.1.1. Quy định về điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.....	19
2.1.2. Yếu tố lỗi trong trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.....	22
2.1.3. Quy định của pháp luật về chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.....	26

2.1.4. Quy định của pháp luật Bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ.....	28
2.1.4.1. Nguyên tắc bồi thường	28
2.1.4.2. Mức bồi thường	31
2.1.5. Quy định của pháp luật về các căn cứ loại trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ	36
2.2. Thực tiễn thực hiện pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng	38
2.2.1. Thực trạng tai nạn giao thông đường bộ tại thành phố Hải Phòng	38
2.2.2. Thực tiễn giải quyết bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng.....	40
2.2.3. Đánh giá thực tiễn giải quyết các vụ việc về bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng.....	43
CHƯƠNG 3: KIẾN NGHỊ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI TRONG CÁC VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	45
3.1. Một số bất cập tồn tại trong quá trình thực hiện pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ	45
3.2. Kiến nghị hoàn thiện pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.....	48
3.3. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.....	51
KẾT LUẬN	54
TÀI LIỆU THAM KHẢO	55

LỜI CẢM ƠN

Để có kết quả đến ngày hôm nay là nhờ công lao vô cùng lớn của các thầy cô giáo trong trường. Lời đầu tiên, em xin trân thành cảm ơn đến Ban Giám Hiệu nhà trường, thầy cô trong Hội đồng bảo vệ khoá luận, cùng toàn thể tất cả các thầy, cô giáo trong trường đã truyền tải những kiến thức, kỹ năng và tạo điều kiện tốt nhất để em có thể học tập tại trường. Đặc biệt, em xin gửi lời cảm sâu sắc ơn này đến cô Vũ Thị Thanh Lan là giáo viên trực tiếp giảng dạy em và đồng thời cũng là giảng viên hướng dẫn, giúp đỡ tận tình, góp ý, động viên và chia sẻ cho em những kiến thức, kinh nghiệm và giúp em sửa chữa và hoàn thiện khoá luận của mình.

Bên cạnh đó, em cũng xin cảm ơn đến các cô, chú, anh chị nhân viên tại Công ty Luật TNHH Intercoder chi nhánh tại Hải Phòng đã giúp đỡ tạo điều kiện cho em có cơ hội tiếp xúc thực tế, học hỏi thêm những trải nghiệm thực tế để có thông tin hoàn thành báo cáo thực tập.

Cuối cùng, em xin cảm ơn những người bạn, người thân luôn bên cạnh động viên, chia sẻ, giúp đỡ, tạo thêm cho em nhiều động lực học tập và hoàn thiện khoá luận này

Do kiến thức, kinh nghiệm của bản thân em còn nhiều hạn chế và thiếu sót em rất mong nhận được sự góp ý cũng như chỉ bảo thêm từ Quý thầy, cô.

Một lần nữa, em xin trân thành cảm ơn!

Hải Phòng, ngày 18 tháng 05 năm 2024.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Xã hội ngày càng phát triển, con người càng văn minh, nền khoa học kỹ thuật ngày càng phát triển hiện đại, hệ thống giao thông ngày càng phát triển mạnh xong nó cũng kéo theo không ít những bất cập, những mặt trái như tai nạn mang tính chủ quan hay khách quan nằm ngoài sự kiểm soát của con người tiềm ẩn những nguy cơ cao đe dọa đến tính mạng, sức khỏe, tinh thần, tài sản,... của các chủ thể trong xã hội. Các phương tiện, đường xá, cầu cống hiện đại, thuận tiện cho con người và xã hội, nhưng tiềm ẩn không ít và gây ra tai nạn giao thông đường bộ. Mặc dù, con người đã luôn cố gắng kiểm soát, điều khiển nó một cách an toàn nhất nhưng những thiệt hại khách quan đó nằm ngoài kiểm soát của con người vẫn luôn xảy ra. Do đó hệ thống các quy định hiện hành về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng trong Bộ luật Dân sự, các văn bản hướng dẫn thi hành đã góp phần vào việc bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của các chủ thể.

Tuy nhiên, hiện nay số vụ tai nạn giao thông ngày càng tăng thì vấn đề trách nhiệm bồi thường thiệt hại cần được thống nhất nhằm đảm bảo quyền và lợi ích hợp pháp cho người bị hại. Từ đó việc thực hiện quy định pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ giao thông còn nhiều những vướng mắc, bất cập. Điều này dẫn đến nhiều vụ việc do hành vi gây thiệt hại gây nặng nề ảnh hưởng nghiêm trọng đến quyền, lợi ích hợp pháp của người bị hại. Chính vì vậy cần phải có những quy định cụ thể của trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra để xây dựng, hoàn thiện chế định bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông. Từ những vấn đề trên cho thấy việc nghiên cứu đề tài “Bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông tai nạn giao thông đường bộ và thực tiễn thực hiện tại Hải Phòng” là hết sức cần thiết.

2. Mục đích nghiên cứu

Mục đích nghiên cứu là làm rõ những vấn đề lý luận về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ. Đồng thời đưa ra những kiến nghị góp phần xây dựng và hoàn thiện các quy định của pháp luật Việt Nam về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ và thực tiễn thực hiện tại Hải Phòng.

3. Câu hỏi nghiên cứu

- Quy định của pháp luật Việt Nam về bồi thường thiệt hại trong tai nạn GTĐB?

- Bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng như thế nào?

- Giải pháp đối với bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ ra sao?

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng nói chung và trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ nói riêng và thực tiễn thực hiện tại Hải Phòng.

- Phạm vi nghiên cứu: Khoá luận tốt nghiệp tập trung nghiên cứu các quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ và việc triển khai trên thực tế tại Hải phòng.

5. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp nghiên cứu: Phân tích, tổng hợp,...

6. Nội dung của khóa luận

Nội dung khoá luận gồm 3 phần:

- Phần mở đầu:

- Phần nội dung:

+ Chương 1: Khái quát chung về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ.

+ Chương 2: Pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ và thực tiễn tại Hải Phòng.

+ Chương 3: Kiến nghị giải pháp hoàn thiện pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.

- Phần kết luận:

CHƯƠNG 1:

LÝ LUẬN CHUNG VỀ TRÁCH NHIỆM BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI TRONG TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ.

1.1. Tai nạn giao thông đường bộ

1.1.1. Khái niệm tai nạn giao thông

Tai nạn giao thông là sự việc rủi ro, bất ngờ xảy ra khi phương tiện giao thông đang di chuyển trên các tuyến đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không, xảy ra thường xuyên trong đời sống xã hội đã gây tổn thất rất lớn về tính mạng, sức khỏe, tài sản của con người, là một trong những loại tai nạn làm mất ổn định trật tự an toàn xã hội. Tình trạng tai nạn giao thông xảy ra đòi hỏi các các ngành, cơ quan chức năng luôn phải có những giải pháp phòng ngừa, hạn chế cũng như giảm thiểu tối đa.

Hiện nay, trong một số văn bản quy phạm pháp luật đã có một số quy định dưới dạng khái niệm về tai nạn giao thông trong từng lĩnh vực cụ thể như sau:

Theo Điều 5 Thông tư số 58/2009/TTB CA(C11) ngày 28/19/2009 của Bộ Công an đã quy định và hướng dẫn, tổng hợp, xây dựng cơ sở dữ liệu, cung cấp thông tin tai nạn giao thông đường bộ: *“Tai nạn giao thông là sự việc xảy ra do người tham gia giao thông đang hoạt động trên mạng lưới giao thông đường bộ vi phạm các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ hay gặp phải sự cố bất ngờ gây ra những thiệt hại nhất định đến tính mạng, sức khỏe của con người hoặc tài sản của cơ quan, tổ chức, cá nhân.”*

Nghị định số 97/2016/NĐ-CP, ngày 01/07/2016 của Chính phủ, tại tiểu mục 1901; Mục 19 Trật tự, an toàn xã hội và tư pháp quy định: *“Tai nạn giao thông là sự kiện bất ngờ, nằm ngoài ý muốn chủ quan của con người, xảy ra trước khi các đối tượng tham gia giao thông đang hoạt động trên đường giao thông công cộng, đường chuyên dùng hoặc ở các địa bàn giao thông công cộng (gọi là mạng lưới giao thông: đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không), nhưng do chủ quan, vi phạm các quy tắc an toàn giao thông hoặc do gặp phải các tình huống, sự cố đột xuất không kịp phòng tránh, đã gây ra những thiệt hại nhất định cho tính mạng, sức khỏe con người hoặc tài sản.”*

Theo Bộ Y tế thì: *“Tai nạn giao thông là sự va chạm bất ngờ nằm ngoài ý muốn chủ quan của con người, xảy ra khi các đối tượng tham gia giao thông hoạt động trên đường giao thông công cộng, đường chuyên dụng hoặc ở địa bàn công cộng nhưng do chủ quan vi phạm luật lệ giao thông hoặc do gặp phải các*

tình huống, sự cố đột xuất không kịp phản, tránh, gây thiệt hại về tính mạng hoặc sức khỏe”.

Như vậy, thông qua các quy định do các nhà làm luật xây dựng ta có thể thấy tai nạn giao thông có một số đặc điểm chung:

+ Tai nạn giao thông là sự việc hoặc sự cố giao thông nằm ngoài mong muốn của người tham gia giao thông trong quá trình tham gia giao thông

+ Nguyên nhân của tai nạn giao thông là do người tham gia giao thông vi phạm các quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ hay gặp phải sự cố bất ngờ.

+ Hậu quả của tai nạn giao thông gây ra những thiệt hại nhất định đến tính mạng, sức khỏe của con người hoặc tài sản của cơ quan, tổ chức, cá nhân.

1.1.2. Khái niệm tai nạn giao thông đường bộ

Phương tiện giao thông vận tải cơ giới đường bộ là nguồn nguy hiểm cao độ, có thể gây nguy hiểm cho tính mạng, sức khỏe của con người cũng như có thể gây thiệt hại lớn đến tài sản của Nhà nước, của tổ chức và cá nhân.

Theo các phân tích và quan điểm của các nhà nghiên cứu thì tai nạn giao thông đường bộ có thể nói là:

- Tai nạn giao thông đường bộ là những sự kiện va chạm xảy ra trên hệ thống trục đường giao thông đường bộ được cộng đồng sử dụng.

- Tai nạn giao thông đường bộ là những va chạm liên quan đến phương tiện giao thông vận tải và phương tiện này đang lưu thông, di chuyển trên đường.

- Tai nạn giao thông đường bộ gây thiệt hại về tài sản, về tính mạng, về sức khỏe cho người tham gia giao thông, phương tiện giao thông, thậm chí là cả người không trực tiếp tham gia giao thông. Ví dụ như vụ xe tải đâm vào nhà dân khiến người trong nhà bị tử vong.

Còn theo Tạp chí Cảnh sát Nhân dân số tháng 12/2016 “Bàn về khái niệm tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam” tác giả Lê Huy Trí đưa ra khái niệm “*Tai nạn giao thông đường bộ là va chạm giao thông có liên quan đến ít nhất là một phương tiện giao thông đường bộ đang di chuyển trên mạng lưới giao thông đường bộ công cộng mà công chúng có quyền tiếp cận bao gồm: va chạm giữa các phương tiện giao thông đường bộ; giữa phương tiện và người đi bộ; giữa phương tiện thú vật hoặc các chướng ngại cố định với một phương tiện khác không có người gây ra những thiệt hại nhất định đến tính mạng, sức khỏe con người hoặc tài sản. Những vụ va chạm liên quan đến phương tiện được coi là*

một vụ va chạm khi những va chạm tiếp theo xảy ra liên tiếp trong khoảng thời gian rất ngắn.”. Trong khái niệm này, tác giả đã liệt kê cụ thể các trường hợp được coi là tai nạn giao thông đường bộ trên thực tế. Tuy nhiên, điểm hạn chế trong khái niệm này là tác giả không chỉ ra được các nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông từ đó làm cơ sở cho việc xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

Phần lớn các vụ tai nạn giao thông đường bộ là do nguồn nguy hiểm cao độ này gây ra dưới tác động hành vi của con người với lỗi vô ý. Ngoài ra, còn có các vụ tai nạn giao thông đường bộ xảy ra do những nguyên nhân, điều kiện khác nhau. Vì vậy, việc làm rõ nội hàm của khái niệm tai nạn giao thông đường bộ có ý nghĩa quan trọng trong việc giải thích, phân tích và áp dụng pháp luật trên thực tế.

Như vậy, khái niệm tai nạn giao thông đường bộ có thể được hiểu như sau: *“Tai nạn giao thông đường bộ là sự kiện bất ngờ xảy ra do người tham gia giao thông đường bộ vi phạm các quy định về trật tự an toàn giao thông đường bộ hoặc những tình huống bất ngờ xảy ra, gây thiệt hại nhất định về tính mạng, sức khỏe, tinh thần, tài sản của con người.”*

1.2. Bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ:

1.2.1. Khái niệm:

Bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ là loại trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Vì thế, để xây dựng được khái niệm trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ cần phải đi từ khái niệm trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Tại Chương XX Bộ luật Dân sự 2015 và các văn bản khác có liên quan đều không quy định cụ thể dưới dạng trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng mà chỉ có các quy định về căn cứ phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại, nguyên tắc bồi thường thiệt hại, năng lực chịu trách nhiệm bồi thường.

Căn cứ vào Điều 584 Bộ luật Dân sự 2015 quy định trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng là một loại trách nhiệm dân sự, theo đó người có hành vi xâm phạm đến tính mạng, sức khỏe, danh dự, uy tín, nhân phẩm, tài sản của chủ thể khác phải chịu bồi thường thiệt hại do mình gây ra.

“Điều 584. Căn cứ phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại

1. Người nào có hành vi xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín, tài sản, quyền, lợi ích hợp pháp khác của người khác mà gây thiệt

hại thì phải bồi thường, trừ trường hợp Bộ luật này, luật khác có liên quan quy định khác.”...

Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ được phát sinh khi xảy ra các vụ tai nạn giao thông đường bộ làm thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe, tài sản của cá nhân, xâm phạm đến tài sản của pháp nhân, của tổ chức hoặc của Nhà nước. Vì vậy, khái niệm về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông được hiểu như sau:

“Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ là một loại trách nhiệm dân sự phát sinh khi một người có hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ, hoặc do quá trình hoạt động của phương tiện giao thông đường bộ xâm phạm đến tính mạng, sức khỏe, tinh thần, tài sản của cá nhân, xâm phạm đến tài sản của pháp nhân, của tổ chức hoặc của Nhà nước thì phải bồi thường thiệt hại do mình gây ra.”

1.2.2. Đặc điểm của trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ.

Khi xảy ra các vụ tai nạn giao thông, thường sẽ có một bên chủ thể gây thiệt hại cho bên còn lại, hoặc cả hai bên gây thiệt hại cho nhau. Theo quy định tại Điều 584 Bộ luật Dân sự 2015 thì: *"Người nào có hành vi xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín, tài sản, quyền, lợi ích hợp pháp khác của người khác mà gây thiệt hại thì phải bồi thường, trừ trường hợp Bộ luật này, luật khác có liên quan quy định khác"*.

Về nguyên tắc, người gây thiệt hại trong vụ án giao thông phải bù đắp các tổn thất về tài sản, sức khỏe, tính mạng và bù đắp một phần tinh thần cho người bị thiệt hại. Bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ đặt ra trong cả vụ án hình sự (thường là các vụ án vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ), hoặc các vụ án dân sự mà các bên không thống nhất được trách nhiệm bồi thường phát sinh từ vụ tai nạn giao thông.

Thứ nhất, Trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ là một loại trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng: hội tụ đầy đủ các dấu hiệu của trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng nói chung, bao gồm như sau:

- Phát sinh giữa những người chưa từng có quan hệ hợp đồng, hoặc không liên quan đến quan hệ hợp đồng;
- Là trách nhiệm tài sản;

- Người chịu trách nhiệm bồi thường có thể không phải là người gây thiệt hại;

- Nhằm khắc phục tổn thất cho người bị thiệt hại;

Thứ hai, trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ án giao thông còn mang một đặc điểm riêng biệt: Thiệt hại trong các vụ án giao thông đường bộ thường liên quan tới nguồn nguy hiểm cao độ.

- Pháp luật hiện hành sử dụng phương pháp liệt kê để chỉ ra các tài sản là nguồn nguy hiểm cao độ, trong đó phổ biến nhất là phương tiện giao thông vận tải cơ giới. Phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (sau đây gọi là xe cơ giới) gồm xe ô tô; máy kéo; rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi xe ô tô, máy kéo; xe mô tô hai bánh; xe mô tô ba bánh; xe gắn máy (kể cả xe máy điện) và các loại xe tương tự. Các vụ tai nạn giao thông thực tế chủ yếu liên quan tới phương tiện giao thông vận tải cơ giới - nguồn nguy hiểm cao độ.

- Đánh giá trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ án giao thông, cần phải nhận thức rất đầy đủ về quy định tại Điều 601 Bộ luật Dân sự. Theo đó, trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra, có sự phân biệt với bồi thường thiệt hại do hành vi sử dụng nguồn nguy hiểm gây ra thiệt hại. Các điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ án giao thông cũng tuân thủ các điều kiện chung để phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, bao gồm:

+Có thiệt hại thực tế xảy ra;

+Có hành vi trái pháp luật giao thông hoặc hoạt động gây thiệt hại trái pháp luật của tài sản khi tham gia giao thông;

+Có mối quan hệ nhân quả giữa thiệt hại thực tế và hành vi trái pháp luật giao thông hoặc hoạt động gây thiệt hại trái pháp luật của tài sản khi tham gia giao thông.

- Xác định thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ có thể căn cứ vào các điều 589, 590, 591 Bộ luật Dân sự 2015, bao gồm các thiệt hại về tài sản bị xâm phạm, sức khoẻ bị xâm phạm, tính mạng bị xâm phạm.

Nguyên nhân gây ra thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ rất đa dạng. Có thể thiệt hại xảy ra do hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông đường bộ nhưng cũng có thể do chính vận động nội tại của phương tiện giao thông đường bộ. Những hành vi vi phạm pháp luật về an toàn giao thông đường bộ là nguyên nhân cơ bản, phổ biến gây thiệt hại như: việc lấn chiếm làm đường, xây dựng trái pháp luật các công trình làm phá huỷ các biển báo nguy

hiểm, phóng nhanh, vượt ẩu, điều khiển phương tiện khi chưa đủ năng lực gây thiệt hại. Trường hợp thiệt hại xảy ra do phương tiện giao thông đường bộ trực tiếp gây thiệt hại vô cùng đa dạng ví dụ như: xe chết máy giữa đường, mất phanh, nổ lốp, tự dung phát nổ... gây thiệt hại cho những người xung quanh. Những nguyên nhân này dẫn đến việc xác định chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các trường hợp cụ thể là khác nhau.

Có thể nói rằng, trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ phát sinh quá trình một trong các bên chủ thể tham gia giao thông đường bộ. Trong quá trình tham gia giao thông đường bộ thông thường các bên chủ thể phải nghiêm túc chấp hành quy định pháp luật về giao thông đường bộ phải có đủ năng lực điều khiển phương tiện giao thông đường bộ đặc biệt là phương tiện giao thông vận tải cơ giới, nghiêm túc chấp hành các quy định pháp luật an toàn giao thông đường bộ. Những trường hợp thiệt hại xảy ra khi cả hai bên chủ thể người gây thiệt hại và người bị thiệt hại đều không tham gia giao thông thì không phải trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra mà chỉ đơn thuần là những thiệt hại thông thường.

1.2.3. Phân loại trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ

Để tìm hiểu về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ thì việc phân loại trách nhiệm này là hoàn toàn cần thiết. Dựa trên các tiêu chí khác nhau trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ được phân thành các nhóm khác nhau với những dấu hiệu nhận diện riêng biệt để xác định các quy định pháp luật vận dụng sẽ hiệu quả hơn, hoặc cũng có thể thông qua đó hoàn thiện các quy định pháp luật sao cho phù hợp với từng loại trách nhiệm bồi thường thiệt hại cụ thể như sau:

1.2.3.1. Căn cứ nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông đường bộ

Nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông đường bộ rất đa dạng và nó được biểu hiện ở nhiều mức độ khác nhau và có mối liên hệ biện chứng và chặt chẽ với nhau thể hiện qua các thực trạng xảy ra hiện nay:

** Do chính người tham gia giao thông đường bộ dẫn đến hành vi vi phạm pháp luật:*

Một trong những nguyên nhân không thể nói đến đó chính là ý thức chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông của người tham gia giao thông đường bộ còn kém, trực tiếp dẫn đến tai nạn giao thông đường bộ. Hành vi vi phạm pháp luật của người tham gia giao thông đường bộ có thể là vi phạm các

quy định về an toàn giao thông vận tải, hành vi cản trở giao thông vận tải; đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông vận tải không đảm bảo an toàn hoặc để cho người không đủ điều kiện tham gia điều khiển phương tiện giao thông... Tại Hội nghị trực tuyến tổng kết công tác công tác bảo đảm bảo an toàn giao thông năm 2023 và triển khai nhiệm vụ năm 2024 với các địa phương vừa được Ủy ban An toàn Quốc gia tổ chức, ông Nguyễn Đức Thọ, Phó chủ tịch UBND thành phố Hải Phòng cho biết năm 2023 trên địa bàn xảy ra 191 vụ tai nạn giao thông trong đó có 119 vụ là do ý thức của người tham gia giao thông không giữ khoảng cách, không chú ý quan sát,... Như vậy, nguyên nhân của các vụ tai nạn là do hành vi vi phạm các quy định trật tự an toàn giao thông đường bộ của người tham gia giao thông gây ra cho thấy ngoài sự hiểu biết về quy định trật tự an toàn giao thông đường bộ còn do tác phong, thói quen tùy tiện trong nếp sống sinh hoạt cộng đồng nên ý thức tôn trọng và tự giác chấp hành luật lệ giao thông chưa thường xuyên, chưa trở thành thói quen khi tham gia giao thông.

** Do phương tiện tham gia giao thông đường bộ*

Hiện nay, tình trạng phương tiện trở quá trọng tải cho phép dẫn đến mất an toàn giao thông diễn ra khá phổ biến. Phương tiện giao thông tăng nhanh làm mật độ phương tiện tham gia giao thông; và tình trạng chất lượng phương tiện này đáng báo động, như hết khấu hao, hết hạn sử dụng dẫn đến tai nạn thông đường bộ. Phương tiện tham gia giao thông đường bộ cũng tác động không nhỏ đến tình hình trật tự an toàn giao thông nhất là phương tiện cơ giới đường bộ - nguồn nguy hiểm cao độ và là một trong những nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông đường bộ. Ngoài ra, phương tiện mô tô, xe máy tăng quá nhanh đa dạng về mẫu mã, kiểu dáng và chất lượng chủng loại thì nhiều xe cũ nát, sửa chữa chắp vá cải tạo, hoán tạo, xe tự chế không được cơ quan chức năng nào kiểm nghiệm hay nghiệm thu về chất lượng, không đảm bảo tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn cũng là một trong những nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông đường bộ.

** Do kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ*

Kết cấu hạ tầng bao gồm đường xá, cầu cống, tổ chức chỉ huy giao thông, biển báo, tín hiệu giao thông của mạng lưới giao thông đường bộ còn nhiều yếu kém, chưa đáp ứng được với sự phát triển và nhu cầu của giao thông vận tải, làm ảnh hưởng đến an toàn giao thông và sự gia tăng tai nạn. Nhiều đoạn đường chưa đủ tiêu chuẩn kỹ thuật, tầm nhìn bị hạn chế, nhiều quanh co, khúc khuỷu; lối rẽ, đường ngang mở tùy tiện, đường làm mới, sửa chữa nâng cấp chất lượng đường tốt thì tai nạn lại càng tăng bởi do đường được nâng cấp, sửa chữa không

đồng thời với hoàn chỉnh các điều kiện đảm bảo an toàn, thiếu biển báo tín hiệu, thiếu thiết bị chỉ huy đảm bảo giao thông hoặc do nhiều điểm mù không đảm bảo an toàn, không có đường vượt, đường tránh. Bên cạnh đó, hệ thống giao thông đường bộ còn có rất nhiều điểm giao cắt với đường sắt cũng là một trong những nguyên nhân tiềm ẩn dẫn đến tai nạn. Đồng thời hệ thống giao thông tĩnh ở các thành phố, thị xã chưa tương xứng với tốc độ phát triển của phương tiện. Đây là một vấn đề bức xúc, nan giải và mâu thuẫn rất khó giải quyết trong điều kiện hiện nay ở nước ta. Các hoạt động không đảm bảo trật tự an toàn giao thông, những, việc thiết kế, xây dựng nơi đỗ xe hầu như chưa có,... Đây cũng chính là một khó khăn rất lớn tồn tại trong việc quy hoạch tổng thể phát triển giao thông đô thị và đang gây nên tình trạng ùn tắc giao thông ở thành phố, thị xã và cũng là một trong những nguyên nhân gây ra tai nạn giao thông.

** Do quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông*

Trong thời gian hiện nay, quản lý nhà nước về trật tự an toàn giao thông còn bị buông lỏng, thiếu khoa học, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển giao thông và đảm bảo trật tự an toàn giao thông. Các công tác tuyên truyền hướng dẫn về luật lệ an toàn giao thông của các ban ngành chưa được thường xuyên, liên tục và thiết thực đến với toàn thể mọi người. Bên cạnh đó, hệ thống các Trung tâm đào tạo cấp Giấy chứng nhận và cấp Giấy phép lái xe cho người điều khiển phương tiện xe cơ giới chưa hợp lý, chưa gắn mục tiêu đảm bảo trật tự an toàn giao thông trong quá trình đào tạo lái xe, chạy theo mục tiêu kinh doanh đơn thuần nên chưa thu hút được người điều khiển phương tiện, nhất là người điều khiển xe mô tô vào học. Nhiều cơ sở đào tạo còn “bán” giấy phép lái xe cho người có nhu cầu hoặc tổ chức học chiếu lệ. Mặt khác, Nhà nước chưa có chính sách tài chính hợp lý tạo điều kiện cho các cơ sở đào tạo nâng cao chất lượng và giảm chi phí cho người học. Công tác đào tạo, sát hoạch lái xe ở một số nơi chưa thật sự nghiêm túc dẫn đến một số lái xe chưa thành thạo điều khiển phương tiện đã tham gia giao thông gây mất an toàn giao thông. Hay công tác quản lý, quy hoạch hành lang an toàn giao thông và xây dựng đô thị còn nhiều yếu kém. Tình trạng xây dựng nhà, lều, quán trái phép; buôn bán kinh doanh lấn chiếm lòng đường, vỉa hè vi phạm hành lang an toàn giao thông vẫn chưa được giải quyết triệt để. Đặc biệt, ở những thành phố lớn tình trạng lấn chiếm vỉa hè, lòng đường để kinh doanh khá phổ biến, nhiều đoạn đường, phố mọi người phải đi bộ dưới lòng đường bởi vỉa hè bị lấn chiếm. Công tác tổ chức chỉ huy giao thông ở các thành phố chưa khoa học và hợp lý, trật tự an toàn giao thông chưa

được đảm bảo. Các lực lượng có chức năng kiểm tra, kiểm soát xử lý chưa triệt để các vi phạm quy định về trật tự an toàn giao thông. Đặc biệt đối với xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp điện, máy điện chưa được trọng kiểm tra ráo riết, xử lý chưa nghiêm, triệt để.

** Do các nguyên nhân khác*

Ngoài những nhóm nguyên nhân trên còn rất nhiều yếu tố có thể là nguyên nhân của tai nạn giao thông như: ảnh hưởng của môi trường tâm lý xã hội, cơ chế của nền kinh tế, thời tiết khí hậu, thiên tai xảy ra ở nước ta (như mưa lũ ở miền Trung; lũ quét, lũ ống ở các tỉnh phía Bắc; lũ ngập nhiều ngày ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long, các cơn bão đổ vào nước ta hàng năm). Hay tổng hợp các vật, hiện tượng ảnh hưởng đến người điều khiển phương tiện như cảnh quan xung quanh con đường; độ chiếu sáng trên mặt đường, tình trạng hoạt động giao thông; nhiệt độ buồng lái,... Tất cả những yếu tố trên cũng là nguyên nhân gây ra mất an toàn cho hoạt động giao thông đường bộ gây ra tai nạn giao thông.

1.2.3.2. Căn cứ đối tượng bị xâm phạm

Căn cứ vào đối tượng bị xâm phạm, trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ có thể phân làm ba loại:

** Xâm phạm về tài sản:*

Theo điều 589, Bộ luật Dân sự 2015, thiệt hại về tài sản trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ bao gồm: Tài sản bị mất, bị huỷ hoặc bị hư hỏng, lợi ích gắn liền với việc sử dụng, khai thác tài sản bị mất, bị giảm sút; chi phí hợp lý để ngăn chặn, hạn chế, khắc phục thiệt hại. Về cơ bản, có thể chia các loại thiệt hại này thành các loại: thiệt hại trực tiếp và thiệt hại gián tiếp.

+ Thiệt hại trực tiếp: là những chi phí bỏ ra nhằm phục hồi tình trạng ban đầu của tài sản để ngăn chặn, hạn chế thiệt hại.

+ Thiệt hại gián tiếp: là thiệt hại liên quan đến việc không thể khai thác, sử dụng tài sản từ lúc thiệt hại xảy ra đến khi tài sản được sửa chữa; những hoa lợi lợi tức chắc chắn thu được từ tài sản nếu không có hành vi gây thiệt hại.

** Xâm phạm về sức khoẻ.*

- Theo nguyên tắc sức khoẻ và tiền không phải là hai đại lượng ngang giá nên không thể quy đổi sức khoẻ thành tiền để bồi thường thiệt hại. Bồi thường thiệt hại do sức khoẻ bị xâm phạm trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ có ý nghĩa bù đắp một khoản vật chất nào đó tạo điều kiện cho nạn nhân và gia

đình hộ khắc phục những khó khăn do tai nạn gây ra. Trong một số trường hợp nó là một khoản cấp dưỡng cho nạn nhân.

- Tại Điều 590, Bộ luật Dân sự 2015, thiệt hại về sức khỏe trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ bao gồm: Chi phí hợp lý cho việc cứu chữa, bồi dưỡng, phục hồi sức khỏe và các chức năng bị mất, bị giảm sút của người bị thiệt hại, chi phí hợp lý và phần thu nhập thực tế bị mất của người chăm sóc người bị thiệt hại trong thời gian điều trị; tổn thất về mặt tinh thần mà nạn nhân phải gánh chịu – do các bên thoả thuận, nếu không thoả thuận được thì Tòa án quyết định mức tối đa cho một người không vượt quá năm mươi lần mức lương cơ sở cho một trường hợp bị xâm phạm.

** Xâm phạm về tính mạng.*

Thực chất bồi thường thiệt hại do tính mạng bị xâm phạm là khoản bồi thường vật chất liên quan đến cái chết của người bị thiệt hại. Bao gồm: Những chi phí hợp lý cho việc cứu chữa, chăm sóc nạn nhân trước khi chết, chi phí hợp lý khác cho việc mai táng phù hợp với phong tục tập quán; tiền cấp dưỡng cho những người mà người chết có nghĩa vụ cấp dưỡng; một khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần cho những người thân thích thuộc hàng thừa kế thứ nhất của người chết. Nếu không còn những người này thì bồi thường cho người trực tiếp nuôi dưỡng. Mức bồi thường do các bên thoả thuận, nếu không thoả thuận được thì do Tòa án quyết định tối đa cho một người không vượt quá một trăm lần mức lương cơ sở do Nhà nước quy định.

1.2.3.3. Căn cứ vào chủ thể bị thiệt hại để xác định mức trách nhiệm bồi thường thiệt hại:

Thứ nhất, trường hợp người bị thiệt hại không có lỗi: Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ xảy ra khi người bị thiệt hại không có lỗi. Đây là trường hợp người bị thiệt hại có thể là người tham gia giao thông đường bộ và đã nghiêm chỉnh chấp hành các quy tắc an toàn nhưng vẫn bị thiệt hại. Thiệt hại xảy ra có thể hoàn toàn do lỗi của người gây thiệt hại như sử dụng rượu bia, vượt quá tốc độ cho phép gây thiệt hại, cũng có thể xuất phát từ những nguyên nhân hoàn toàn khách quan như phương tiện của người gây thiệt hại hỏng hóc gây thiệt hại... Trong trường hợp này, người bị thiệt hại được quyền yêu cầu người chịu trách nhiệm bồi thường bồi thường toàn bộ.

Thứ hai, người bị thiệt hại có lỗi một phần: Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ xảy ra khi người bị thiệt hại có lỗi

một phần: Cần lưu ý rằng người bị thiệt hại có lỗi một phần chứ không phải hoàn toàn có lỗi. Vì nếu người bị thiệt hại hoàn toàn có lỗi thì trách nhiệm bồi thường thiệt hại không xảy ra. Trường hợp thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ xảy ra do người bị thiệt hại cũng có lỗi ví dụ như khi thiệt hại xảy ra người bị thiệt hại chưa có những các biện pháp ngăn chặn dẫn đến thiệt hại xảy ra lớn hơn thì người chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại không phải chịu trách nhiệm phần thiệt hại không do lỗi của mình gây ra. Ví dụ A tham gia giao thông phóng nhanh tông vào xe chở hàng của B khiến toàn bộ hàng hóa trên xe rơi xuống đường B nhìn thấy nhưng không áp dụng các biện pháp thu dọn mà để mặc các phương tiện khác đi qua nghiền nát hàng hóa sau đó yêu cầu A bồi thường toàn bộ số hàng đã bị các phương tiện khác cán qua. Trong trường hợp này A không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại toàn bộ cho B mà chỉ chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại một phần.

Thứ ba, lỗi hoàn toàn thuộc về người bị thiệt hại: Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ xảy ra hoàn toàn do lỗi của bên bị thiệt hại, người gây thiệt hại sẽ không phải chịu trách nhiệm bồi thường. Bởi thiệt hại xảy ra là do nguyên nhân trực tiếp xuất phát từ bên bị thiệt hại, dù họ có lỗi vô ý hay cố ý. Theo đó, trường hợp miễn trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người gây thiệt hại là hợp lý bởi để đảm bảo nguyên tắc công bằng xã hội, khi thiệt hại thực chất xuất phát từ chính bên bị thiệt hại gây ra, họ phải tự chịu thiệt hại này, không bắt buộc một chủ thể khác bồi thường.

Do đó, việc phân loại dựa trên dấu hiệu yếu tố lỗi của người bị thiệt hại nhằm xác định mức bồi thường thiệt hại trong các trường hợp cụ thể xảy ra tai nạn giao thông đường bộ. Việc phân loại này nhằm đảm bảo việc xác định chính xác các khoản thiệt hại được bồi thường và các loại thiệt hại người bị thiệt hại không được yêu cầu bồi thường thiệt hại.

1.3. Khái quát sự phát triển của pháp luật Việt Nam về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.

1.3.1. Giai đoạn trước năm 1945

Chế định về bồi thường thiệt hại đã được quy định rất sớm và được quy định cụ thể trong hai bộ cổ luật: Bộ luật Gia Long và Bộ luật Hồng Đức. Tuy nhiên vấn đề bồi thường thiệt hại chỉ được coi là một yếu tố cấu thành trong trách nhiệm hình sự mà chưa được coi là một chế định riêng, độc lập. Việc áp dụng trách nhiệm bồi thường thiệt hại liên quan trực tiếp đến nhân thân của người bị thiệt hại thể hiện sự bất bình đẳng về địa vị pháp lý của các chủ thể

trong xã hội Phong kiến. Ví dụ: Điều 229 Bộ luật Hồng Đức quy định tiền đền mạng được ấn định tùy theo phẩm trật của người bị chết với các mức bồi thường khi làm chết tương ứng với phẩm trật của người bị thiệt hại hay tiền bồi thường khi làm chết người tương ứng với phẩm trật của người bị thiệt hại hay tiền bồi thường khi xâm phạm đến sức khỏe trong trường hợp đánh người gây thương tích tại Điều 466 Bộ luật Hồng Đức. Tương tự, Bộ luật Gia Long cũng quy định về mức bồi thường thiệt hại trong các trường hợp xâm phạm đến tính mạng hay gây thương tích cho người khác như Điều 201 quy định về tiền bồi thường cho gia đình nạn nhân trong trường hợp phạm tội giết người, phạm nhân bị phạm tội chiếu theo luật cố ý đả thương, nhân thương chi tử nhưng cho chuộc tội, tiền chuộc thì giao cho gia đình nạn nhân để lo chôn cất, nếu phạm nhân bị phạt tội giảo thì số tiền chuộc là 12 lạng bạc.

Cùng với sự phát triển của kinh tế - xã hội, của tư duy lập pháp, của các nhà làm luật thời kỳ này đã có những quy định tách biệt trách nhiệm bồi thường thiệt hại ra khỏi trách nhiệm hình sự. Được quy định cụ thể tại Điều 581 Bộ luật Hồng Đức: *“Người thả trâu, ngựa cho dầy xéo, ăn lúa, dâu của người khác thì phải xử phạt 80 trượng và đền bù thiệt hại. Nếu có ý thả chó dầy xéo, phá hoại thì xử biếm một tư và đền gấp đôi sự thiệt hại. Nếu vì trâu, ngựa chạy lồng lên không kìm hãm được thì miễn tội trượng”*. Bên cạnh đó, Điều 585 Bộ luật Hồng Đức quy định: *“Trâu của hai nhà đánh nhau, con nào chết thì cả hai nhà cùng thối, con nào sống thì hai nhà cùng cày, trái pháp luật thì xử phạt 80 trượng”*. Như vậy, có thể thấy hình phạt chỉ được sử dụng đến khi các bên đương sự không tuân theo giải pháp luật đã ấn định. Việc xác định các vật nuôi là trâu, ngựa – loại súc vật sống gần gũi với lao động sản xuất của con người là nguyên nhân có thể gây ra thiệt hại là cơ sở cho việc xây dựng các quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do súc vật gây ra trong các văn bản của Việt Nam sau này.

Đến thời kỳ Pháp thuộc các quan hệ xã hội ở Việt Nam chịu sự điều chỉnh của hai Bộ luật: Dân luật Bắc Kỳ (áp dụng ở miền Bắc) và Dân luật Nam kỳ (áp dụng ở miền Nam). Các quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại đã được quy định riêng, tách khỏi các quy định mang tính chất hình sự được quy định cụ thể tại Điều 711 Dân luật Bắc Kỳ:

“Người ta phải chịu trách nhiệm không những tổn hại tự mình làm ra và cả về sự tổn hại do những người mà mình phải bảo lãnh hay do những vật mà mình phải trông coi nữa.

Phạm vật vô hồn mà làm nên tổn hại thì người trông coi vật ấy cho là có lỗi vào đó, không phân biệt vật đó có tay người động đến hay không, muốn phá sự phỏng đoán đó thì phải có bằng chứng trái lại mới được.

Bấy nhiêu trường hợp như trên để có trách nhiệm cả, trừ khi người chịu trách nhiệm đó có bằng chứng rằng việc sinh ra trách nhiệm ấy mình không thể ngăn cấm được”.

Có thể thấy, điều luật trên đã xác định rõ nguyên tắc chịu trách nhiệm bồi thường là người nào gây thiệt hại thì người đó phải bồi thường. Bên cạnh đó, pháp luật này đã ghi nhận các trường hợp người bảo lãnh và người trông coi tài sản cũng phải bồi thường khi không thực hiện nghĩa vụ quản lý, trông coi tài sản là vật vô hồn. Tuy nhiên, các chủ thể này có thể được miễn trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại nếu chứng minh rằng: *“Việc sinh ra trách nhiệm ấy mình không thể ngăn cấm được”.*

1.3.2. Giai đoạn trước năm 1995

Năm 1972, là đầu tiên trong lịch sử lập pháp của nước Việt Nam trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng đã được quy định và giải thích khá cụ thể, rõ ràng trong Thông tư số 173/1972/UB TP ngày 23/03/1972 của Ủy ban thẩm phán Tòa án nhân dân Tối cao hướng dẫn xét xử về bồi thường thiệt hại do súc vật gây ra. Thông tư số 173/1972/UB TP quy định bốn điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, bao gồm:

- Phải có thiệt hại
- Phải có hành vi trái pháp luật
- Phải có quan hệ nhân quả giữa thiệt hại và hành vi trái pháp luật
- Phải có lỗi của người gây thiệt hại

Như vậy, có thể thấy bốn điều kiện làm phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng được quy định trong Thông tư số 173/1972/UB TP tương đối đồng nhất với quy định về điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng theo quy định của pháp luật hiện hành. Tuy nhiên, một số nội dung của thông tư còn chưa bao quát, dự liệu được các trường hợp trên thực tiễn, cụ thể chưa dự liệu được những tổn thất tinh thần trong các trường hợp bị thiệt hại về sức khỏe, tính mạng. Bên cạnh các quy định chung về trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, Thông tư số 173/1972/UB TP cũng ghi nhận về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do súc vật gây ra được quy định cụ thể tại Tiểu mục 4 mục B, phần II của Thông tư này:

“Đối với thiệt hại do súc vật gây ra (như chó dại cắn gây chết người, trâu húc người hay súc vật bị thương) thì người sở hữu súc vật trực tiếp phụ trách việc trông coi, chăn dắt phải chịu trách nhiệm bồi thường. Nếu súc vật đã chuyển cho người khác tạm thời sử dụng (như cho mượn...), mà gây thiệt hại, thì người sử dụng súc vật đó chịu trách nhiệm bồi thường. Cơ sở trách nhiệm của người sở hữu của người trực tiếp sử dụng súc vật là lỗi của họ trong việc trông coi, chăn dắt súc vật không cẩn thận”.

Sau một thời gian dài áp dụng, thực hiện, cùng với sự phát triển của xã hội, các quan hệ phát sinh ngày càng phức tạp thì Thông tư 173/1972/UB TP đã bộc lộ nhiều điểm hạn chế như: chưa có quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người thứ ba không phải là chủ sở hữu tài sản, cũng không phải là người được giao quản lý chiếm hữu tài sản; vấn đề liên đới chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại; nội dung liên quan tới trách nhiệm bồi thường thiệt hại do súc vật gây ra được quy định còn thiếu nhiều tình huống dự liệu trên thực tế...

1.3.3. Giai đoạn từ 1995 đến nay

Từ giai đoạn 1995 đến nay, trước Bộ luật Dân sự năm 2015 nước ta đã ban hành hai bộ luật Dân sự:

- Bộ luật Dân sự năm 1995 được Quốc hội khoá IX, kỳ họp thứ 8 thông qua ngày 28/10/1995, có hiệu lực ngày 01/07/1996.
- Bộ luật Dân sự năm 2005 ban hành ngày 14/06/2005 có hiệu lực ngày 01/06/2006.

Có thể nói đây là hai văn bản quy phạm pháp luật có hiệu lực pháp lý cao nhất, quy định toàn diện và đầy đủ nhất về trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng nói chung và trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ nói riêng tại Việt Nam. Trong Bộ luật Dân sự 1995, tại Phần thứ ba “Nghĩa vụ dân sự và hợp đồng dân sự” đã có một chương riêng quy định về “Trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng” về cơ bản các quy định trong chương này là được pháp điển hoá các hướng dẫn trong Thông tư số 173/UB TP ngày 23/03/1972 của Tòa án nhân dân tối cao, nhưng cụ thể hơn, rõ ràng hơn và chính xác hơn các quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại; căn cứ làm phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại; nguyên tắc bồi thường thiệt hại; năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại của cá nhân; việc xác định thiệt hại do tính mạng, sức khỏe, nhân phẩm, danh dự, uy tín bị xâm phạm; việc xác định thiệt hại do tài sản bị xâm phạm cũng như vấn đề bồi thường thiệt hại trong một số trường hợp cụ thể. Trong đó có vấn đề bồi thường thiệt hại do

nguồn nguy hiểm cao độ gây ra đó là một trong những hình thức phổ biến nhất trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.

Đến năm 2005, trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng được quy định trong Chương XXI, Bộ luật Dân sự 2005 bao gồm 26 điều (từ Điều 604 đến Điều 630) và được hướng dẫn chi tiết bằng Nghị quyết số 03/2006/NQ-HĐPTANDTC ngày 08/07/2006. Hai văn bản quy phạm pháp luật này đã ghi nhận khá đầy đủ, toàn diện các cơ sở pháp lý để giải quyết những trách chấp về trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp nói chung và trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ nói riêng. Ngày nay, Bộ luật Dân sự 2005 đã được thay thế bằng Bộ luật Dân sự 2015 được Quốc hội khoá XIII thông qua ngày 24/11/2015, có hiệu lực thi hành ngày 01/01/2017. Trừ một số sửa đổi mang tính định hướng thì về cơ bản nội dung chế định trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của Bộ luật Dân sự 2015 vẫn kế thừa các quy định từ chế định trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng của Bộ luật Dân sự 2005 như: Căn cứ làm phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại; năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại; chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại; các loại thiệt hại được bồi thường...

1.4. Ý nghĩa quy định của pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ

Giao thông vận tải nói chung và giao thông đường bộ nói riêng đóng một vị trí vô cùng quan trọng trong sự phát triển kinh tế của mỗi quốc gia, mỗi vùng miền. Vì vậy việc đảm bảo an toàn trong khi người dân tham gia giao thông là việc làm hết sức cần thiết. Tai nạn giao thông trong những năm qua không có dấu hiệu giảm xuống mà thậm chí còn là nguyên nhân gây tử vong hàng đầu tại Việt Nam. Do đó, pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ cùng với pháp luật các ngành như hành chính, hình sự là một trong những công cụ điều chỉnh hành vi con người khi tham gia giao thông, các chế tài, trách nhiệm được quy định nhằm nâng cao ý thức tuân thủ chấp hành các quy tắc an toàn khi tham gia giao thông của người tham gia giao thông, đặc biệt người trực tiếp điều khiển phương tiện giao thông đường bộ.

Pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ là một trong các công cụ điều chỉnh quan hệ giữa các chủ thể tham gia giao thông vô cùng hiệu quả và đóng vai trò vô cùng quan trọng cụ thể:

Một là đối với xã hội. Quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ là một trong những biện pháp làm giảm thiểu thiệt hại

xảy ra. Người tham gia giao thông đặc biệt là người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ sẽ ý thức được hậu quả pháp lý bất lợi mà họ phải gánh chịu khi không chấp hành nghiêm chỉnh quy tắc an toàn giao thông gây thiệt hại cho chủ thể khác. Các quy định về chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại còn nâng cao ý thức quản lý tài sản của chủ sở hữu các phương tiện giao thông đường bộ phải thường xuyên kiểm tra, bảo dưỡng các phương tiện phòng tránh trường hợp khi tham gia giao thông gây thiệt hại bất ngờ, người chủ sở hữu, người quản lý tài sản là phương tiện giao thông vận tải phải chú ý cả năng lực hành vi của người nhận chuyển giao phương tiện. Tất cả những quy định này đã góp phần cùng với Luật giao thông đường bộ, Luật Xử lý vi phạm hành chính, Bộ luật hình sự giảm thiểu nguy cơ gây tai nạn giao thông nói chung và tai nạn giao thông đường bộ nói riêng.

Hai là đối với nền kinh tế của đất nước. Tai nạn giao thông không chỉ ảnh hưởng đến đời sống xã hội, mà còn là một trong những nguyên nhân làm cản trở quá trình phát triển kinh tế của đất nước. Bên cạnh các giải pháp mang tính quản lý hành chính nhà nước, truy cứu trách nhiệm hình sự, các quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông, nâng cao ý thức chấp hành các quy định về an toàn khi tham gia giao thông của tất cả các chủ thể. Thông qua đó thúc đẩy hoạt động giao thương của các vùng miền trên khắp tổ quốc, đồng thời các quy định này còn hỗ trợ người bị thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ có điều kiện khôi phục lại trạng thái ban đầu, bù đắp những tổn thất đã mất, có cơ hội tham gia phát triển kinh tế gia đình, kinh tế đất nước.

Ba là đối với người bị thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ. Các quy định pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ là một trong các công cụ hữu hiệu bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của chủ thể này khi họ bị gây thiệt hại, cụ thể: Quy định về điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại giúp người bị thiệt hại biết chuẩn bị luận điểm, luận cứ chứng minh có trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra, quy định về chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại giúp người bị thiệt hại xác định được chủ thể bị khởi kiện, quy định về mức bồi thường thiệt hại giúp người bị thiệt hại xác định được những chi phí có thể được yêu cầu bồi thường thiệt hại... Tất cả những quy định về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đều nhằm bù đắp những tổn thất mà người bị thiệt hại phải chịu đựng do bị tai nạn giao thông.

CHƯƠNG 2:
PHÁP LUẬT VỀ BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI
TRONG CÁC VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
VÀ THỰC TIỄN TẠI HẢI PHÒNG

2.1. Các quy định của pháp luật hiện hành về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.

2.1.1. Quy định về điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.

Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ là một loại trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng. Cơ sở pháp lý của trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ nhưng quy định tại Điều 584 Bộ luật Dân sự 2015: “Người nào có hành vi xâm phạm đến tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín, tài sản, quyền và lợi ích hợp pháp của người khác mà gây thiệt hại thì phải bồi thường, trừ trường hợp Bộ luật này, luật khác có liên quan quy định khác”. Bên cạnh đó, Nghị quyết 03/2006/NĐ-HĐ TP ngày 08/07/2006 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật dân sự năm 2005 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng thì trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ chỉ đặt ra khi đủ ba điều kiện như sau:

** Có thiệt hại xảy ra:*

- Việc bồi thường là nhằm mục đích khôi phục lại toàn bộ hoặc một phần tình trạng tài sản trước khi xảy ra thiệt hại hoặc bù đắp những tổn thất do tính mạng, sức khỏe, nhân phẩm, danh dự bị xâm phạm. Từ đó thiệt hại được coi là điều kiện có ý nghĩa quan trọng. Nếu không có thiệt hại xảy ra thì sẽ không có bất cứ trách nhiệm bồi thường nào phát sinh.

Theo khoa học pháp lý cũng có nhiều cách hiểu khác nhau về thiệt hại, có quan điểm cho rằng: “Thiệt hại là sự giảm sút về lợi ích vật chất của con người bị thiệt hại mà họ đã có sự mất mát lợi ích vật chất mà chắc chắn họ sẽ có”. Đồng thời, còn có quan điểm cho rằng: “Thiệt hại được hiểu là sự giảm bớt những lợi ích vật chất của người xác định được trên thực tế và những thiệt hại gián tiếp chắc chắn xảy ra”. Trong Bộ luật Dân sự năm 2015 không đưa ra bất kỳ khái niệm thiệt hại nào nhưng thừa nhận có hai loại thiệt hại đó là thiệt hại về vật chất và thiệt hại về tinh thần.

+ Thiệt hại về vật chất là những tổn thất về mặt vật chất thực tế xác định được: tổn thất về tài sản, chi phí hợp lý để ngăn chặn, hạn chế, khắc phục thiệt hại, thu nhập thực tế bị mất hoặc giảm sút.

+ Thiệt hại về tinh thần là những tổn thất về mặt tinh thần do hành vi xâm phạm đến tính mạng, sức khỏe, tinh thần, danh dự, nhân phẩm, uy tín và các lợi ích nhân thân khác của chủ thể.

Qua đó cho thấy được dù là thiệt hại về vật chất hay thiệt hại về tinh thần cũng đều làm phát sinh trách nhiệm bồi thường phải là thiệt hại thực tế, chắc chắn, không suy diễn và có thể tính toán được.

Các vụ tai nạn giao thông đường bộ có thể gây ra thiệt hại về vật chất và thiệt hại về tinh thần do hành vi vi phạm quy định về trật tự an toàn giao thông của người điều khiển phương tiện giao thông gây ra. Thiệt hại về tính mạng, sức khỏe cho người bị tai nạn hay làm hỏng hóc tài sản, mất mát tài sản,... là một trong những ví dụ điển hình về thiệt hại vật chất trong tai nạn giao thông đường bộ. Thiệt hại về tinh thần là do các hành vi vi phạm trái pháp luật gây trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ thiệt hại về tinh thần để lại hệ quả từ những thiệt hại về tính mạng, sức khỏe dẫn đến kéo theo những tổn thất về mặt tinh thần cho người bị thiệt hại hay là là người thân của người bị thiệt hại (ví dụ như trong trường hợp người bị thiệt hại chết do tai nạn giao thông đường bộ). Đây là thiệt hại rất khó để định lượng, khó tính toán được mức bồi thường cụ thể. Nhưng tùy vào từng trường hợp thì Tòa án nhân dân có thẩm quyền giải quyết sẽ quyết định buộc người gây ra thiệt hại cho sức khỏe, tính mạng của người bị xâm phạm một khoản tiền để bù đắp những tổn thất về mặt vật chất cũng như tinh thần cho người thân thích gần gũi nhất của người bị thiệt hại một cách phù hợp nhất cả về lý luận lẫn thực tế,... Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ làm phát sinh hậu quả của chính hành vi vi phạm trái pháp luật an toàn giao thông gây ra.

Trong thực tế hiện nay việc giải quyết các vụ tai nạn giao thông đường bộ, có trường hợp người bị thiệt hại không có yêu cầu bồi thường. Những thiệt hại xảy ra nhưng cũng có trường hợp người bị thiệt hại có xu hướng đưa ra những thiệt hại rất lớn, có hành vi suy diễn thiệt hại để nhận bồi thường. Điển hình như việc đưa ra mức bồi thường thiệt hại cao để sửa chữa, khắc phục tài sản bị hư hại hay việc khai khống hoá đơn sửa chữa; khai thêm các khoản chi phí chăm sóc, đi lại, chữa bệnh cho người bị thiệt hại; hoặc là khai khống chi phí thuốc men và chi phí mai táng,...

** Có hành vi trái pháp luật của người điều khiển phương tiện giao thông hoặc có hoạt động gây thiệt hại trái pháp luật của phương tiện giao thông*

Hành vi trái pháp luật của người điều khiển phương tiện giao thông được hiểu là hành vi do con người điều khiển phương tiện giao thông thực hiện mà thuộc nhóm các hành vi luật không cho phép thực hiện hoặc không thực hiện những hành vi mà luật bắt buộc thực hiện. Hành vi trái pháp luật có thể được thực hiện bằng hành động hoặc không hành động. Hành động và không hành động đều là những “biểu hiện” của con người ra thế giới khách quan, được ý thức kiểm soát, ý chí điều khiển và đều có khả năng làm biến đổi tình trạng bình thường của đối tượng tác động, gây thiệt hại cho quan hệ xã hội được pháp luật bảo vệ. Bên cạnh đó, những hành vi trái pháp luật này phải xâm phạm đến lợi ích được pháp luật bảo vệ (tính mạng, sức khỏe, tài sản của con người). Nếu thiếu điều kiện này thì hành vi trái pháp luật trong trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ chưa phát sinh, mặc dù có thể phát sinh một hành vi vi phạm hành chính. Ví dụ như hành vi điều khiển xe chạy quá tốc độ cho phép hoặc trường hợp sử dụng chất kích thích trước khi điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ nhưng không gây tai nạn giao thông đường bộ. Những hành vi gây thiệt hại của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ có thể kể đến như: vi phạm các quy định khi tham gia giao thông đường bộ; các vi phạm cản trở giao thông đường bộ; đưa vào sử dụng các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy chuyên dùng không đủ điều kiện cũng nhưng đảm bảo an toàn để tham gia giao thông đường bộ; các hành vi tổ chức đua xe trái phép; và các hành vi khác...

Bên cạnh hành vi trái pháp luật của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ thì quá trình hoạt động của các phương tiện giao thông đường bộ cũng có thể là nguyên nhân dẫn đến thiệt hại. Trong trường hợp này, hoàn toàn không có lỗi của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ những pháp luật vẫn đặt ra trách nhiệm bồi thường thiệt hại cho họ. Các vụ tai nạn giao thông đường bộ trong trường hợp này nằm ngoài khả năng kiểm soát của con người tự bản thân phương tiện giao thông đường bộ khi đang lưu thông xảy ra sự cố là nguyên nhân gây ra thiệt hại. Ví dụ như khi đang đi thì bị nổ lốp xe đồng thời xe bị mất lái và gây tai nạn, hay xe bị hỏng phanh người điều khiển không phanh kịp đã gây ra tai nạn.

** Có mối quan hệ nhân quả giữa hành vi trái pháp luật của người điều khiển phương tiện giao thông hoặc hoạt động gây thiệt hại trái pháp luật của phương tiện giao thông với thiệt hại gây ra*

Mối quan hệ nhân quả là sự liên kết giữa nguyên nhân và kết quả. Khi xác định mối quan hệ nhân quả trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ, cơ quan áp dụng pháp luật cần xác định chính xác nguyên nhân gây ra thiệt hại từ đó làm cơ sở để xác định loại trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ. Nếu nguyên nhân gây ra thiệt hại là do hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ trái pháp luật của người tham gia giao thông sẽ được xác định là trách nhiệm bồi thường thiệt hại do hành vi của con người gây ra (trong một số trường hợp để lại hậu quả nghiêm trọng người điều khiển phương tiện giao thông có thể bị truy cứu trách nhiệm hình sự). Nếu nguyên nhân gây ra thiệt hại là do quá trình phương tiện đang lưu thông trên đường gây ra tai nạn sẽ được xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tài sản gây ra (trường hợp này người gây thiệt hại sẽ không phát sinh trách nhiệm hình sự cho người điều khiển phương tiện giao thông). Bên cạnh đó, về mặt lý luận cần phải phân biệt nguyên nhân với điều kiện gây ra thiệt hại. Nguyên nhân giữ vai trò có tính quyết định trong việc phát sinh ra kết quả (thiệt hại), còn điều kiện là chất xúc tác để kết quả xảy ra. Ví dụ như: Một người do điều khiển xe máy quá tốc độ nên đâm vào người đi bộ trái đường. Trong trường hợp này hành vi đi trái đường của người đi bộ là điều kiện, xong hành vi chạy quá tốc độ của người điều khiển xe máy là nguyên nhân gây ra thiệt hại.

2.1.2. Yếu tố lỗi trong trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ

Yếu tố lỗi được quy định tại Điều 364 BLDS 2015 như sau:

"Lỗi trong trách nhiệm dân sự bao gồm lỗi cố ý và lỗi vô ý.

Lỗi cố ý là trường hợp một người nhận thức rõ hành vi của mình sẽ gây thiệt hại cho người khác mà vẫn thực hiện và mong muốn hoặc tuy không mong muốn, nhưng để mặc cho thiệt hại xảy ra.

Lỗi vô ý là trường hợp một người không thấy trước hành vi của mình có khả năng gây thiệt hại, mặc dù phải biết hoặc có thể biết trước thiệt hại sẽ xảy ra hoặc thấy trước hành vi của mình có khả năng gây thiệt hại, nhưng cho rằng thiệt hại sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn chặn được."

Trong tai nạn giao thông đường bộ, không thể bỏ qua việc xác định lỗi của các bên chủ thể. Việc xác định lỗi trong tai nạn giao thông rất quan trọng

nhằm giải quyết các vụ tai nạn giao thông để xác định đúng trách nhiệm giữa các bên và xác định mức đền bù thiệt hại hợp lí.

** Lỗi cố ý:*

Quy định trên đã dự liệu trường hợp người gây thiệt hại nhận thức rõ hành vi của mình sẽ gây thiệt hại cho người khác mà vẫn cố thực hiện, cho dù người đó mong muốn hoặc không mong muốn nhưng chỉ cần có thái độ để mặc cho hậu quả xảy ra thì người đó vẫn phải chịu trách nhiệm về hành vi của mình.

+ Về lý trí: Chủ thể nhận thức được rõ tính chất thiệt hại của hành vi mà mình sẽ thực hiện và hậu quả thiệt hại chắc chắn hoặc có thể xảy ra nhưng vẫn quyết định lựa chọn cách xử sự đó. Nhận thức rõ được tính chất gây thiệt hại của hành vi, thấy trước hậu quả của hành vi đó nghĩa là khi thực hiện hành vi đó, chủ thể biết được hành vi của mình có hại cho xã hội và đi ngược lại với lợi ích, những chuẩn mực của cộng đồng nhưng vẫn làm.

+ Về ý chí: Chủ thể mong muốn hoặc không mong muốn với hậu quả đã xảy ra những vẫn chấp nhận và điều khiển hành vi trái pháp luật của mình. Nếu người đó mong muốn hậu quả xảy ra từ việc thực hiện hành vi đó thì đó là lỗi cố ý trực tiếp. Nếu người đó không mong muốn hậu quả xảy ra, tuy nhiên vẫn để mặc cho thiệt hại xảy ra thì lỗi của họ là lỗi cố ý gián tiếp.

** Lỗi vô ý*

Lỗi vô ý là trong trường hợp một người không thấy trước hành vi của mình có khả năng gây thiệt hại, mặc dù phải biết hoặc có thể biết trước thiệt hại sẽ xảy ra hoặc thấy trước hành vi của mình có khả năng gây ra thiệt hại, tuy nhiên lại cho rằng thiệt hại sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn chặn được. Theo đó, khi chủ thể bị coi là có lỗi vô ý thì chủ thể đó sẽ thường rơi vào hai trường hợp sau:

Thứ nhất, Lỗi vô ý là trong trường hợp một người không thấy trước hành vi của mình có khả năng gây thiệt hại, mặc dù phải biết hoặc có thể biết trước thiệt hại sẽ xảy ra hoặc thấy trước hành vi của mình có khả năng gây ra thiệt hại, tuy nhiên lại cho rằng thiệt hại sẽ không xảy ra hoặc có thể ngăn chặn được. Theo đó, khi chủ thể bị coi là có lỗi vô ý thì chủ thể đó sẽ thường rơi vào hai trường hợp sau:

Chủ thể trên có thể đã dự liệu rằng cách xử sự của mình có khả năng gây thiệt hại nhưng chủ thể lại loại trừ khả năng đó trong khi chủ thể có đầy đủ khả năng khách quan và chủ quan để quyết định và thực hiện một xử sự không gây thiệt hại. Tính gây thiệt hại cho xã hội được chủ thể nhận thức một cách chung

chung, chưa mang tính cụ thể, nên tin là hậu quả đó sẽ không xảy ra, hoặc nếu có xảy ra vẫn có thể bị ngăn chặn kịp thời.

+ Về lý trí, chủ thể gây thiệt hại nhận thức được hậu quả có thể xảy ra, hành vi của mình có khả năng gây thiệt hại. Nhìn thấy trước hậu quả gây thiệt hại cho xã hội có thể xảy ra cũng có nghĩa là chủ thể nhận thức được tính chất gây nguy hại cho xã hội của chính hành vi mình thực hiện. Tuy nhiên, nhận thức này khá mơ hồ, vì đứng trước 2 khả năng: hậu quả có thể xảy ra hoặc không thể xảy ra, chủ thể lại lựa chọn tin vào khả năng hậu quả sẽ không xảy ra, hoặc xảy ra thì cũng có thể kịp thời ngăn chặn được nên đã quyết định các xử sự trái pháp luật.

+ Về ý chí, trường hợp thứ nhất, chủ thể không hề mong muốn hành vi của mình sẽ gây thiệt hại cho xã hội và cũng không có ý thức để mặc cho hậu quả thiệt hại xảy ra, họ có tính toán, cân nhắc và hy vọng hậu quả sẽ không xảy ra, hoặc có thể ngăn ngừa được. Tuy nhiên, niềm tin đó lại dựa trên những dấu hiệu không chắc chắn và không thể nhìn thấy được, nên hậu quả nguy hiểm cho xã hội đã xảy ra. Khi thực hiện hành vi, họ không có điều kiện để bộc lộ ý chí, do không thấy được ý nghĩa xã hội của hành vi, tức là không thấy được việc mình làm là vi phạm và sẽ gây thiệt hại. Nghĩa là trong trường hợp này, không thể thấy được ý chí mong muốn thiệt hại sẽ xảy ra của chủ thể hành vi.

Thứ hai, chủ thể không thấy trước được hành vi của mình có khả năng gây thiệt hại mặc dù phải biết trước thiệt hại sẽ xảy ra.

Trong trường hợp này, chủ thể có hành vi gây thiệt hại đã lựa chọn xử sự mà không hề ý thức được tính chất gây thiệt hại của hành vi mà mình đã lựa chọn. Nguyên nhân của việc thiếu trách nhiệm như vậy là do cầu thả, thiếu tinh thần trách nhiệm, thiếu sự chú ý cần thiết, nên dù bản thân hành vi đã chứa đựng nguy cơ gây ra thiệt hại, nhưng chủ thể lại không nhận thức được, hoặc về mặt thực tế hành vi chưa mang tính chất gây thiệt hại và do thiếu sự tôn trọng thực sự đối với các mối quan hệ xã hội mà chủ thể không thấy trước được khả năng gây thiệt hại xảy ra trong thực tế. Chủ thể buộc phải suy xét một cách cẩn thận, kỹ càng tất cả các khả năng có thể dẫn đến hậu quả của hành vi trước khi thực hiện hành vi.

+ Về lý trí, chủ thể gây thiệt hại không thấy trước tính chất gây thiệt hại của hành vi mà mình đã lựa chọn trong khi chủ thể có nghĩa vụ phải thấy trước điều đó. Nghĩa vụ này tuân thủ các quy tắc an toàn chung của đời sống cộng đồng phát sinh từ địa vị pháp lý cụ thể của từng chủ thể trong xã hội

+ Về mặt ý chí, cũng giống như trường hợp trên, chủ thể không có điều kiện bộc lộ ý chí của mình khi thực hiện hành vi gây thiệt hại. Chủ thể không mong muốn hành vi của mình sẽ gây thiệt hại cho xã hội và cũng không có ý thức để mặc cho hậu quả thiệt hại sẽ xảy ra. Mức độ ý chí của người gây thiệt hại trên thực tế là điều khó xác định vì như đã biết, đây được xem là diễn biến nội tâm của con người.

** Lỗi hỗn hợp*

Lỗi hỗn hợp từ nhiều phía dân sự hay còn gọi là lỗi hỗn hợp là trường hợp mà người gây ra thiệt hại và người bị thiệt hại đều có hành vi trái pháp luật, có lỗi, hành vi trái pháp luật của mỗi người đều là nguyên nhân dẫn đến thiệt hại xảy ra. Điển hình như một người lưu thông xe trên đường ngược chiều bị người khác lưu thông xe trong khi đang say rượu tông phải. Như vậy, nhìn từ một mặt thì đây cũng là trường hợp gây thiệt hại khi nhiều người cùng có hành vi trái pháp luật và cùng có lỗi, mặt khác việc tham gia vào gây thiệt hại của từng người ở lại không có sự thống nhất về ý chí, hành vi hay hậu quả.

Để xác định lỗi trong tai nạn giao thông, cần phải đối chiếu hành vi của người đó với quy định pháp luật, đối chiếu hậu quả của vụ tai nạn để biết rằng hành vi đó có là nguyên nhân trực tiếp gây ra vụ tai nạn.

Ví dụ: Chị Lê Thị V đang điều khiển xe mô tô lưu thông trên đường thẳng, đúng phần đường giành cho xe mô tô thì bất ngờ ở bên trái đường có anh Đinh Văn T điều khiển xe mô tô rẽ trái chuyển hướng ngang qua đường. Do ở khoảng cách gần nên chị V không kịp đạp phanh. Hậu quả xe chị V điều khiển đã va phải vào phần hông bên phải xe mô tô của anh T điều khiển đang đi sang đường hậu quả là anh T đã phải nằm vài tháng ở bệnh viện để điều trị.

Thông thường khi nhìn vào tình huống trên nhiều người sẽ suy nghĩ lỗi sẽ thuộc về chị Lê Thị V. Vì chị V đã va đụng vào xe của anh Đinh Văn T cụ thể là bánh trước xe của chị V đã đụng vào phần hông xe bên phải của anh T. Vì vậy, phải chăng chị Lê Thị V là người đã gây ra vụ tai nạn giao thông đường bộ làm cho anh T bị thương và phải điều trị trong bệnh viện và chị V sẽ là người chịu trách nhiệm bồi thường cho sự việc.

Để xác định ai là người có lỗi thì phải đối chiếu với luật giao thông đường bộ cụ thể:

- Xét hành vi của chị Lê thị v: Chị V là người điều khiển xe mô tô trên đường thẳng theo điều 15 Luật Giao thông đường bộ thì người đi trên đường thẳng được quyền ưu tiên nên được chạy với vận tốc tối đa mà pháp luật cho

phép. Khi này, nếu bất ngờ có người băng qua đường mà không chú ý quan sát thì chị V không thể đạp chân phanh để xử lý sự việc. Đồng thời để giảm tốc độ phương tiện giao thông thì dù có phanh ngay thì cũng cần một quãng đường nhất định tùy thuộc vào tốc độ đang di chuyển của phương tiện để có thể dừng phương tiện đó hoàn toàn. Vì vậy, việc xử lý để tránh một vụ việc tai nạn giao thông đối với chị V là không thể. Việc anh T bất ngờ sang đường là sự kiện bất ngờ đối với chị V. Theo quy định tại chương IV BLHS 2015 quy định thì chị V sẽ được miễn chịu trách nhiệm hình sự.

- Xét hành vi của anh Đinh Văn T: Theo điều 15 Luật Giao thông đường bộ quy định: Trong khi chuyển hướng, người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng phải nhường quyền đi trước cho người đi bộ, người đi xe đạp đang đi phần đường giành riêng cho họ, nhường đường cho các xe đi ngược chiều và chỉ cho xe chuyển hướng khi quan sát không thấy cản trở, hoặc gây nguy hiểm cho người và phương tiện khác. Điều đó cho thấy anh T khi sang đường phải nhường đường cho chị Lê Thị V trước. Việc anh T băng qua đường đột ngột không quan sát, không nhường đường là anh T đã sai quy tắc trong việc tham gia giao thông, vi phạm luật Giao thông đường bộ và là người bị thiệt hại gây nên vụ tai nạn giao thông.

2.1.3. Quy định của pháp luật về chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ

** Chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do hành vi vi phạm pháp luật về an toàn giao thông đường bộ gây ra.*

- Theo quy định tại Điều 586 Bộ luật Dân sự 2015 quy định về năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại của các nhân, đây là quy định được áp dụng để xác định chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường. Năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại của các nhân phân chia thành:

+ Năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người từ đủ 18 tuổi trở lên

Khoản 1 Điều 586 Bộ luật Dân sự quy định: “*người từ đủ 18 tuổi trở lên gây thiệt hại phải tự bồi thường thiệt hại*”. Theo quy định này, người từ đủ 18 tuổi trở lên là người có đầy đủ năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại. Đây là nhóm người đã thành niên theo quy định tại khoản 1 Điều 20 Bộ luật Dân sự và theo quy định tại khoản 1 Điều 586 Bộ luật Dân sự những người đã thành niên là những có năng lực hành vi dân sự thì mới có thể tự chịu trách nhiệm bồi thường khi gây ra thiệt hại. Tuy nhiên, theo quy định tại Khoản 2 Điều 20 Bộ

luật Dân sự người đã thành niên chưa chắc đã là người có năng lực hành vi dân sự, bởi vì họ còn có thể là người bị tuyên bố mất năng lực hành vi dân sự hoặc là người có khó khăn trong nhận thức và điều khiển hành vi. Quy định này của Bộ luật Dân sự năm 2015 cũng đã tương đối thống nhất với quy định tại điều 60, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 về tuổi, sức khỏe của người lái xe:

“Điều 60. Tuổi, sức khỏe của người lái xe

1. Độ tuổi của người lái xe quy định như sau:

a) Người đủ 16 tuổi trở lên được lái xe gắn máy có dung tích xi-lanh dưới 50 cm³;

b) Người đủ 18 tuổi trở lên được lái xe mô tô hai bánh, xe mô tô ba bánh có dung tích xi-lanh từ 50 cm³ trở lên và các loại xe có kết cấu tương tự; xe ô tô tải, máy kéo có trọng tải dưới 3.500 kg; xe ô tô chở người đến 9 chỗ ngồi;...”

Khoản 3 Điều 586 quy định về năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do người mất năng lực hành vi dân sự hoặc khó khăn trong nhận thức, làm chủ hành vi từ đủ mười tám tuổi trở lên gây ra được xác định theo quy định của Điều 599, Bộ luật Dân sự năm 2015.

+ Năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người dưới mười tám tuổi

Người chưa đủ mười lăm tuổi gây thiệt hại mà còn cha mẹ thì cha mẹ phải bồi thường thiệt hại. Đây là trường hợp người gây thiệt hại được xác định là chưa có năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại. Nếu tài sản của cha mẹ không đủ mà con có tài sản riêng thì cha mẹ được lấy tài sản đó để bồi thường phần còn thiếu. Quy định này không nhằm mục đích trách nhiệm bồi thường thiệt hại của con đối với phần còn thiếu, mà nhằm bảo vệ quyền lợi của người bị thiệt hại, đồng thời thể hiện sự phù hợp của quy định này với các nguyên tắc bồi thường thiệt hại. Trong trường hợp con chưa thành niên đang do trường học quản lý mà gây thiệt hại thì trường học phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo quy định tại Điều 599 Bộ luật Dân sự năm 2015. Khi đó, ngay cả nhà trường không đủ tài sản để bồi thường cũng không được phép lấy tài sản của người chưa thành niên để bồi thường phần còn thiếu.

Người từ đủ mười lăm tuổi đến chưa đủ mười tám tuổi gây thiệt hại thì phải bồi thường bằng tài sản của mình. Trong trường hợp này, người gây thiệt hại được xác định là có năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại vì đây là độ tuổi được xác định có phần năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại, đồng thời người trong độ tuổi này có thể tham gia ký kết hợp đồng lao động để

tạo thu nhập riêng. Nếu người gây thiệt hại không đủ tài sản để bồi thường thiệt hại thì cha mẹ phải bồi thường phần còn thiếu bằng tài sản của mình. Điều này cũng không có ý nghĩa rằng, cha mẹ phải chịu trách nhiệm bồi thường thay cho con mà quy định này nhằm hướng tới việc bảo vệ quyền lợi của người bị thiệt hại, đồng thời thể hiện sự phù hợp của quy định này với các nguyên tắc về bồi thường thiệt hại.

+ Năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người được giám hộ
Trong trường hợp người được giám hộ gây thiệt hại thì có hai trường hợp xảy ra:

Một là, nếu người được giám hộ có đủ tài sản để bồi thường thiệt hại thì người giám hộ được dùng tài sản của người được giám hộ để bồi thường.

Hai là, nếu người được giám hộ không có hoặc không đủ tài sản để bồi thường thiệt hại thì người giám hộ phải bồi thường bằng tài sản của mình. Nếu người giám hộ chứng minh không có lỗi trong việc giám định thì không phải lấy tài sản để bồi thường. Quy định này không phù hợp khi xác định năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại lại không dựa vào nhận thức mà lại dựa vào năng lực về tài sản. Theo quy định người giám hộ là người được có trách nhiệm phải giám sát, quản lý người được giám hộ. Nếu người giám hộ không tuân thủ nghĩa vụ này thì bị coi là có lỗi và việc họ phải bồi thường cho người bị thiệt hại là đương nhiên. Tuy nhiên, theo quy định tại Khoản 3 Điều 586 Bộ luật Dân sự 2015 ngay cả khi người giám hộ có lỗi mà người được giám hộ có đủ tài sản để bồi thường thì người giám hộ sẽ không phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại mà chỉ việc lấy tài sản của người được giám hộ để bồi thường. Điều này hết sức vô lý vì đặt trách nhiệm bồi thường lên vai người được giám hộ (người mất năng lực hành vi dân sự hoặc có khó khăn trong nhận thức, làm chủ hành vi hoặc chưa thành niên mà cha, mẹ không còn, không xác định hoặc không có đủ điều kiện để yêu thương chăm sóc).

2.1.4. Quy định của pháp luật Bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ

2.1.4.1. Nguyên tắc bồi thường

Theo quy định tại Điều 585 Bộ luật Dân sự 2015 quy định về nguyên tắc bồi thường bao gồm:

** Nguyên tắc bồi thường toàn bộ, nguyên tắc kịp thời và nguyên tắc thỏa thuận:*

Trong Bộ luật Dân sự năm 2005, trong nguyên tắc bồi thường thiệt hại có ghi "thiệt hại phải được bồi thường toàn bộ và kịp thời". Bộ luật Dân sự năm 2015 đã có sự thay đổi quy định "thiệt hại thực tế phải được bồi thường toàn bộ và kịp thời". Sự thay đổi này cho thấy những thiệt hại thực tế mới được bồi thường những thiệt hại do suy đoán hoặc không có căn cứ xác định thì không được bồi thường. Bồi thường toàn bộ được hiểu là thiệt hại xảy ra bao nhiêu thì phải được bồi thường bấy nhiêu, việc bồi thường phải là sự tái lập nguyên trạng tài sản của người bị thiệt hại như không có thiệt hại nào xảy ra. Nhưng mức độ lỗi sẽ là cơ sở của sự giảm mức bồi thường thiệt hại, do vậy người gây thiệt hại phải bồi thường toàn bộ thiệt hại trong các trường hợp như. Khi người gây thiệt hại có hành vi cố ý hoặc các bên có thỏa thuận...

Bồi thường kịp thời được hiểu là ngay khi thiệt hại xảy ra, người chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại phải nhanh chóng khắc phục tổn thất mà người bị thiệt hại phải gánh chịu. Tính kịp thời ở đây là sự xác định về mặt thời gian kể từ khi gây ra thiệt hại. Xác định thế nào là "kịp thời" là hết sức cần thiết. "Kịp thời" có thể hiểu là một cách đúng lúc, không chậm trễ. Thiệt hại xảy ra trong thực tế rất đa dạng khó có thể quy định cụ thể việc bồi thường như thế nào là kịp thời cho từng trường hợp cụ thể, nhưng cần thiết phải có các căn cứ để xác định tính kịp thời. Các căn cứ đó có thể là người gây thiệt hại trên cơ sở xác định mức độ thiệt hại phải có những hành vi khôi phục lại nguyên trạng tài sản, quyền và lợi ích của người bị thiệt hại một cách mau chóng để đem lại sự bình thường ổn định cho người bị thiệt hại một cách sớm nhất.

** Nguyên tắc căn cứ để giảm mức bồi thường*

Để đảm bảo tính khả thi của bản án, quyết định của Tòa án, phù hợp với điều kiện thực tế của các đương sự, khoản 2 Điều 585 Bộ luật Dân sự quy định Người chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại có thể được giảm mức bồi thường nếu không có lỗi hoặc có lỗi vô ý và thiệt hại quá lớn so với khả năng kinh tế của mình.

Theo Bộ luật Dân sự năm 2005, người được giảm mức bồi thường là "người gây thiệt hại" tuy nhiên, Bộ luật Dân sự năm 2015 đã thay đổi người được giảm mức bồi thường là "người chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại". Đây là một sự thay đổi quy định rất phù hợp, bởi vì trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng về nguyên tắc là được đặt ra cho chính chủ thể có hành vi

gây thiệt hại, trong nhiều trường hợp người chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại không phải là người trực tiếp gây thiệt hại. Tuy nhiên, trong Bộ luật Dân sự năm 2015 cụm từ "trước mắt và lâu dài" đã được loại bỏ. Điều này là phù hợp với thực tế, bởi vì trên thực tế việc xác định khả năng kinh tế ở một thời điểm trong tương lai của người gây thiệt hại là không thực tế và khó xác định.

Quy định về giảm mức bồi thường tại khoản 2 Điều 585 Bộ luật Dân sự năm 2015 đã có sự khác biệt so với Bộ luật Dân sự năm 2005, có những sự thay đổi hợp lý phù hợp với thực tế hơn. Tuy nhiên, quy định tại khoản 2 Điều 585 Bộ luật Dân sự năm 2015 còn mang tính định hình mà không quy định về định tính việc giảm mức bồi thường bao nhiêu? Việc giải quyết mức bồi thường phụ thuộc tùy vào từng Tòa án đánh giá, căn cứ vào điều kiện, hoàn cảnh, mức độ lỗi của người bị thiệt hại, người gây ra thiệt hại.

** Nguyên tắc thay đổi mức bồi thường cho phù hợp với thực tế:*

Theo quy định tại khoản 3 Điều 585 Bộ luật Dân sự năm 2015 quy định: "Khi mức bồi thường không còn phù hợp với thực tế thì bên bị thiệt hại hoặc bên gây thiệt hại có quyền yêu cầu Tòa án hoặc cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác thay đổi mức bồi thường".

Theo quy định này cả hai bên gây thiệt hại và bị thiệt hại có quyền yêu cầu thay đổi mức bồi thường cho phù hợp với thực tế nhằm bảo đảm sự công bằng hợp lý cho cả hai phía trong quá trình thực hiện phán quyết của Tòa án về trách nhiệm bồi thường thiệt hại. Sự không phù hợp có thể là do có sự thay đổi về tình hình kinh tế, xã hội, sự biến động về giá cả mà mức bồi thường đang được thực hiện không còn phù hợp trong điều kiện đó hoặc do có sự thay đổi về tình trạng thương tật, khả năng lao động của người bị thiệt hại cho nên mức bồi thường thiệt hại không còn phù hợp với sự thay đổi đó hoặc do có sự thay đổi về khả năng kinh tế của người gây thiệt hại.

** Nguyên tắc khi bên bị thiệt hại có lỗi trong việc gây thiệt hại thì không được bồi thường phần thiệt hại do lỗi của mình gây ra*

Quy định này đã được đề cập trong Điều 617 Bộ luật Dân sự năm 2005 quy định về bồi thường thiệt hại trong trường hợp người bị thiệt hại có lỗi. Trong Bộ luật Dân sự năm 2015, quy định này là một nguyên tắc bồi thường thiệt hại có thể áp dụng cho mọi trường hợp bồi thường thiệt hại trên thực tế. Với lý lẽ công bằng gây thiệt hại đến đâu bồi thường đến đó. Luật quy định bên bị thiệt hại sẽ không được bồi thường phần thiệt hại do lỗi của mình gây ra. Thiệt hại một phần do người bị thiệt hại gây ra, còn một phần do lỗi của người gây thiệt

hại, như vậy, người bị thiệt hại vẫn được bồi thường phần thiệt hại không phải do lỗi của mình. Nghĩa là, họ vẫn phải chịu trách nhiệm tương ứng với mức độ lỗi của mình. Trong trường hợp này, Tòa án cần xác định rõ mức độ lỗi của mỗi bên để ấn định trách nhiệm bồi thường cho tương xứng. Vì người bị thiệt hại cũng có lỗi, và chính yếu tố lỗi của họ là là chất xúc tác, là nguyên nhân, dẫn phản ứng tiêu cực của bên gây ra thiệt hại và hậu quả thực tế xảy ra, nhưng họ lại là người bị thiệt hại, do vậy, họ phải tự "bồi thường" cho mình tương ứng với mức độ lỗi đó. Tuy nhiên, việc xác định mức độ lỗi của người gây thiệt hại trong thực tiễn giải quyết án không phải dễ, nhất là việc phân chia tỉ lệ% thiệt hại xảy ra trong những trường hợp "hỗn hợp lỗi". Trong Bộ luật Dân sự năm 2015, không có quy định cụ thể về mức độ lỗi, vì vậy, việc xác định trách nhiệm dân sự với trường hợp hỗn hợp lỗi còn không thống nhất giữa các Tòa án.

** Nguyên tắc bên bị thiệt hại sẽ không được bồi thường nếu thiệt hại xảy ra do không áp dụng các biện pháp cần thiết, hợp lý để ngăn chặn, hạn chế thiệt hại cho chính mình*

Đây là nguyên tắc bồi thường thiệt hại mới trong Bộ luật Dân sự năm 2015. Tuy nhiên, quy định này cũng có hạn chế ở chỗ, nếu thiệt hại đã xảy ra ngay khi có hành vi xâm phạm mà việc ngăn chặn, hạn chế cũng không thể làm cho những thiệt hại đã xảy ra thành chưa xảy ra thì việc không ngăn chặn, hạn chế chỉ nên coi là một trong những yếu tố để giảm mức bồi thường. Do đó, quy định này nên được sửa đổi theo hướng sau: "Bên có quyền, lợi ích bị xâm phạm không được bồi thường một phần hoặc toàn bộ nếu thiệt hại xảy ra do không áp dụng các biện pháp cần thiết, hợp lý để ngăn chặn, hạn chế thiệt hại cho chính mình". Tức là nên thêm cụm từ "một phần hoặc toàn bộ" vào giữa cụm từ "không được bồi thường" và cụm từ "nếu thiệt hại xảy ra".

2.1.4.2. Mức bồi thường

** Thiệt hại do sức khỏe bị xâm phạm:*

Cơ sở pháp lý của việc xác định thiệt hại do sức khỏe bị xâm phạm được quy định tại “Điều 609 Bộ luật Dân sự như sau:

1. Thiệt hại do sức khỏe bị xâm phạm bao gồm:

a) Chi phí hợp lý cho việc cứu chữa, bồi dưỡng, phục hồi sức khỏe và chức năng bị mất, bị giảm sút của người bị thiệt hại;

b) Thu nhập thực tế bị mất hoặc bị giảm sút của người bị thiệt hại; nếu thu nhập thực tế của người bị thiệt hại không ổn định và không thể xác định được thì áp dụng mức thu nhập trung bình

của lao động cùng loại;

c) Chi phí hợp lý và phần thu nhập thực tế bị mất của người chăm sóc người bị thiệt hại trong thời gian điều trị; nếu người bị thiệt hại mất khả năng lao động và cần có người thường xuyên chăm sóc thì thiệt hại bao gồm cả chi phí hợp lý cho việc chăm sóc người bị thiệt hại.

2. Người xâm phạm sức khỏe của người khác phải bồi thường thiệt hại theo quy định tại khoản 1 Điều này và một khoản tiền khác để bù đắp tổn thất về tinh thần mà người đó gánh chịu. Mức bồi thường bù đắp tổn thất về tinh thần do các bên thỏa thuận, nếu không thỏa thuận được thì mức tối đa không quá ba mươi tháng lương tối thiểu do Nhà nước quy định”.

Khoản chi phí cho việc cứu chữa, bồi dưỡng, phục hồi sức khỏe và chức năng bị mất, bị giảm sút của người bị thiệt hại trong trường hợp sức khỏe bị xâm phạm thông thường cao hơn trong trường hợp tính mạng bị xâm phạm do thời gian cứu chữa dài hơn. Ngoài khoản chi phí này, thì người có trách nhiệm bồi thường thiệt hại còn phải bồi thường thiệt hại cho việc phục hồi sức khỏe và chức năng bị mất, bị giảm sút của người bị thiệt hại; cụ thể là:

+ Nếu người bị thiệt hại bị ảnh hưởng đến một bộ phận cơ thể nào đó, cần thiết phải có thời gian điều trị, như châm cứu, tập đi lại, tập viết... cho đến khi phục hồi, thì chi phí cho việc điều trị đó là hợp lý và cần thiết.

+ Nếu người bị thiệt hại bị mất một bộ phận cơ thể nào đó, cần thiết phải chi phí cho việc làm các bộ phận giả có thể tạo điều kiện thuận lợi cho họ trong sinh hoạt hoặc làm hạn chế ảnh hưởng nhập thực tế bị mất hoặc bị giảm sút chỉ tính trong thời gian người bị tai nạn giao thông đường bộ nằm điều trị, chữa chạy để phục hồi sức khỏe, mà không tính đến trường hợp quy định tại Điều 593 Bộ luật Dân sự.

+ Về cơ sở pháp lý xác định thu nhập thực tế của người bị thiệt hại, theo chúng tôi đã được quy định rõ ràng và cụ thể. Tuy nhiên, thực tế để xác định được thu nhập thực tế của người bị thiệt hại càng vô cùng khó khăn, bởi sự khai báo, cung cấp chứng cứ của các bên khác nhau xa và thực tế việc quản lý theo dõi thu nhập của người dân ở nước ta chưa được thực hiện đầy đủ.

- Chi phí hợp lý và phần thu nhập thực tế bị mất của người chăm sóc người bị thiệt hại trong thời gian điều trị. Nếu người bị thiệt hại mất khả năng lao động và cần có người thường xuyên chăm sóc, thì thiệt hại bao gồm cả chi phí hợp lý cho việc chăm sóc người bị thiệt hại và khoản tiền.

+ Đối với quy định khi người bị thiệt hại mất khả năng lao động và cần có người thường xuyên chăm sóc, thì thiệt hại bao gồm cả chi phí hợp lý cho việc chăm sóc người bị thiệt hại cũng chưa rõ ràng cần bổ sung điều kiện được hưởng khoản tiền bồi thường này. Riêng về quy định đối với "khoản tiền cấp dưỡng cho những người mà người bị thiệt hại có nghĩa vụ cấp dưỡng, nếu có" rất khó áp dụng trong thực tiễn. Do vậy, cần sửa đổi, bổ sung quy định này cho cụ thể hơn theo hướng là người có trách nhiệm bồi thường thiệt hại phải bồi thường khoản tiền cấp dưỡng này cho những người mà người bị thiệt hại có nghĩa vụ cấp dưỡng, nếu trước khi bị tai nạn người bị thiệt hại có thực hiện nghĩa vụ cấp dưỡng.

- Tùy từng trường hợp, Tòa án quyết định buộc người xâm phạm đến sức khỏe của người khác phải bồi thường một khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần mà người đó gánh chịu. Quy định vấn đề bồi thường một khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần là đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn cuộc sống và đúng đạo lý. Tuy nhiên, không phải trong mọi trường hợp người có trách nhiệm bồi thường thiệt hại phải bồi thường khoản tiền này mà phải tùy từng trường hợp cụ thể. Trong trường hợp phải bồi thường thì mức bồi thường trong các trường hợp khác nhau cũng khác nhau. Thực tiễn xét xử cho thấy cùng các điều kiện tương tự như nhau nhưng các Tòa án quyết định mức bồi thường thiệt hại về tinh thần chưa thống nhất (có Tòa án quyết định mức bồi thường 5 triệu đồng, 10 triệu đồng, có khi còn quyết định cao hơn đến 30 triệu đồng, 50 triệu đồng).

** Thiệt hại do tính mạng bị xâm phạm*

Trong Bộ luật Dân sự, cơ sở pháp lý của việc xác định thiệt hại do tính mạng bị xâm phạm được quy định tại Khoản 1, Điều 590 như sau:

"1. Thiệt hại do tính mạng bị xâm phạm bao gồm:

a) Chi phí hợp lý cho việc cứu chữa, bồi dưỡng, chăm sóc người bị thiệt hại trước khi chết;

b) Chi phí hợp lý cho việc mai táng;

c) Tiền cấp dưỡng cho những người mà người bị thiệt hại có nghĩa vụ cấp dưỡng.

2. Người xâm phạm tính mạng của người khác phải bồi thường thiệt hại theo quy định tại khoản 1 Điều này và một khoản tiền khác để bù đắp tổn thất về tinh thần cho những người thân thích thuộc hàng thừa kế thứ nhất của người bị thiệt hại, nếu không có những người này thì người mà người bị thiệt hại đã trực tiếp nuôi dưỡng, người đã trực tiếp nuôi dưỡng người bị thiệt hại được hưởng

khoản tiền này. Mức bồi thường bù đắp tổn thất về tinh thần do các bên thỏa thuận; nếu không thỏa thuận được thì mức tối đa không quá sáu mươi tháng lương tối thiểu do Nhà nước quy định.”

- Chi phí hợp lý cho việc cứu chữa, bồi dưỡng, chăm sóc người bị thiệt hại trước khi chết. Việc xác định đúng khoản thiệt hại này là rất cần thiết trong việc xác định thiệt hại chung do tính mạng bị xâm phạm trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ. Các chi phí này bao gồm:

+ Chi phí cho việc cứu chữa người bị thiệt hại trước khi chết bao gồm: chi phí mua thuốc men, bông băng; chi phí thuê phương tiện đưa đi cấp cứu;

chi phí tiền cứu chữa (tiền chiếu X quang, chụp cắt lớp, viện phí...).

+ Chi phí cho việc bồi dưỡng người bị thiệt hại trước khi chết bao gồm: tiền ăn, tiền bồi bổ trước khi mổ, tiền mua đường sữa hoặc các thực phẩm khác để nâng thể trạng người bị tai nạn.

+ Chi phí chăm sóc người bị thiệt hại trước khi chết bao gồm: tiền công cho người chăm sóc, túc trực bên người bị tai nạn cũng như chi phí cho việc thuê tắm rửa, vệ sinh cho người bị tai nạn...

- Trên cơ sở nghiên cứu quy định của pháp luật một số nước, cũng như nghiên cứu thực tiễn của nước ta, chúng tôi đề nghị cần chấp nhận các khoản chi phí sau đây cho việc cứu chữa, bồi dưỡng, chăm sóc người bị thiệt hại trước khi chết là hợp lý:

+ Chi phí thuê người, phương tiện đưa người bị thiệt hại đi cấp cứu (nếu có);

+ Chi phí chiếu X quang, chụp cắt lớp theo chỉ định của cơ sở y tế;

+ Chi phí mua bông băng, thuốc men cấp cứu, điều trị cho người bị thiệt hại trước khi chết;

+ Chi phí mua các đồ dùng, vật dụng cần thiết như giường đệm để nằm, túi chườm... cho người bị thiệt hại trước khi chết theo chỉ dẫn của cơ sở y tế;

+ Tiền viện phí;

+ Tiền ăn, tiền bồi dưỡng cho người bị thiệt hại trước khi mổ hoặc để nâng đỡ cơ thể hoặc tiếp đạm, truyền máu thay vì không ăn được...

+ Chi phí công người chăm sóc người bị thiệt hại như trông coi, giúp người bị thiệt hại sinh hoạt, ăn uống hoặc tắm giặt, vệ sinh cho người bị thiệt hại.

+ Chi phí hợp lý cho việc mai táng.

+ Tiền cấp dưỡng cho những người mà người bị thiệt hại có nghĩa vụ cấp dưỡng

- Theo quy định của Luật hôn nhân và gia đình, Bộ luật Dân sự, thì những người mà người bị thiệt hại có nghĩa vụ cấp dưỡng bao gồm:

+ Người chưa thành niên hoặc người đã thành thai là con của người chết và còn sống sau khi sinh ra, trừ trường hợp người từ đủ mười lăm tuổi đến chưa đủ mười tám tuổi đã tham gia lao động và có thu nhập đủ nuôi sống bản thân;

+ Người đã thành niên là con, là bố, là mẹ, là vợ và những người khác do pháp luật quy định của người chết nhưng không có khả năng lao động. Theo quy định tại Điều 593 Bộ luật Dân sự thì thời hạn hưởng bồi thường thiệt hại do tính mạng bị xâm phạm như sau:

- Người chưa thành niên hoặc người đã thành thai là con của người chết và còn sống sau khi sinh ra được hưởng tiền cấp dưỡng cho đến khi đủ mười tám tuổi, trừ trường hợp người từ đủ mười lăm tuổi đến chưa đủ mười tám tuổi đã tham gia lao động và có thu nhập đủ nuôi sống bản thân.

- Người đã thành niên nhưng không có khả năng lao động được hưởng tiền cấp dưỡng cho đến khi chết

- Bồi thường một khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần

Theo quy định tại điểm 2 Điều 610 Bộ luật Dân sự, thì: Người xâm phạm tính mạng của người khác phải bồi thường thiệt hại theo quy định tại khoản 1 Điều này và một khoản tiền khác để bù đắp tổn thất về tinh thần cho những người thân thích thuộc hàng thừa kế thứ nhất của người bị thiệt hại, nếu không có những người này thì người mà người bị thiệt hại đã trực tiếp nuôi dưỡng, người đã trực tiếp nuôi dưỡng người bị thiệt hại được hưởng khoản tiền này. Mức bồi thường bù đắp tổn thất về tinh thần do các bên thoả thuận; nếu không thoả thuận được thì mức tối đa không quá sáu mươi tháng lương tối thiểu do Nhà nước quy định. Như chúng ta đã biết tính mạng của con người là vô giá. Nhìn chung khi một người chết đi thì để lại cho những người thân thích gần gũi của họ nỗi đau đớn, niềm thương tiếc vô hạn. Trong một số trường hợp nhất định nó gây tổn hại về sức khỏe làm suy sụp về tinh thần. Tuy nhiên, trong một số trường hợp cá biệt khác, thì cái chết của một người không ảnh hưởng lớn đến tinh thần của người thân thích gần gũi của nạn nhân. Bộ luật Dân sự quy định không phải trong mọi trường hợp người gây thiệt hại phải bồi thường một khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần mà tùy từng trường hợp cụ thể. Theo tinh thần

của điều luật này, cũng cần hiểu là không phải trong mọi trường hợp có việc bồi thường bù đắp tổn thất về tinh thần, thì khoản tiền bồi thường đều như nhau, mà phải căn cứ vào từng trường hợp cụ thể để xem xét quyết định có việc bồi thường một khoản tiền bù đắp tổn thất về tinh thần hay không.

2.1.5. Quy định của pháp luật về các căn cứ loại trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ

Theo quy định tại Khoản 2, Điều 584, Bộ luật Dân sự 2015 thì trách nhiệm bồi thường thiệt hại được loại trừ nếu: Thiệt hại xảy ra trong trường hợp bất khả kháng; Thiệt hại xảy ra hoàn toàn là do lỗi của người bị thiệt hại. Những căn cứ loại trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại này được áp dụng cho cả trường hợp thiệt hại do hành vi của con người gây ra và cả trường hợp thiệt hại xảy ra. Quy định chung về căn cứ trách nhiệm bồi thường là hoàn toàn phù hợp, bởi vì nó bảo đảm sự thống nhất trong việc áp dụng đồng thời trách việc quy định lặp đi lặp lại ở các trường hợp tương tự nhau.

Tai nạn giao thông đường bộ có thể xảy ra từ hành vi vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ hoặc xảy ra từ hoạt động tự thân của phương tiện giao thông. Hơn nữa, theo quy định tại Khoản 1, Điều 601, Bộ luật Dân sự năm 2015 thì phương tiện giao thông đường bộ cũng là một trong các nguồn nguy hiểm cao độ. Do đó, ngoài các căn cứ loại trừ chung như đã chỉ ra ở trên, trường hợp phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại như một nguồn nguy hiểm cao độ thì các căn cứ loại trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại tại Khoản 3, Điều 601, Bộ luật Dân sự năm 2015 cũng được áp dụng. Như vậy, trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ có thể được loại trừ khi xảy ra một trong các căn cứ sau:

- Thiệt hại xảy ra do sự kiện bất khả kháng

+ Theo quy định tại Khoản 1, Điều 156 Bộ luật Dân sự năm 2015 thì sự kiện khả kháng được xác định là: *“sự kiện xảy ra một cách khách quan không thể lường trước được và không thể khắc phục được mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép”*. Theo quy định này, một sự kiện xảy ra thực tế chỉ được coi là sự kiện bất khả kháng khi đáp ứng đủ ba điều kiện đó là: xảy ra một cách khách quan; không thể lường trước được; không thể khắc phục được mặc dù đã áp dụng mọi biện pháp cần thiết và khả năng cho phép. Với những điều kiện này thì sự kiện bất khả kháng hoàn toàn có thể ra đối tượng với trường hợp thiệt hại do hành vi điều khiển phương tiện giao thông đường bộ hoặc do hoặc động tự thân phương tiện giao thông đường bộ gây ra. Tuy nhiên,

việc chứng minh thiệt hại xảy ra sự kiện bất khả kháng không phải vấn đề dễ thực hiện, bởi vì ranh giới giữa việc đã tuân thủ hoặc chưa tuân thủ quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ cũng như quy trình kiểm tra phương tiện trước khi vận hành là không lớn. Trách nhiệm chứng minh thuộc về bên chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

- Thiệt hại xảy ra trong tình thế cấp thiết

+ Theo khoản 1, Điều 171, Bộ luật Dân sự năm 2015, tình thế cấp thiết được hiểu là: *“tình thế của người vì muốn tránh một nguy cơ thực tế đe dọa trực tiếp đến lợi ích công cộng, quyền, lợi ích hợp pháp của mình hoặc của người khác mà không còn cách nào khác là phải có hành động gây một thiệt hại nhỏ hơn thiệt hại cần ngăn chặn”*. Theo định nghĩa trên thì tình thế cấp thiết là căn cứ loại trừ phù hợp với trường hợp thiệt hại do hành vi của con người gây ra. Bởi vì một trong những yếu tố quan trọng để xác định thiệt hại xảy ra trong tình thế cấp thiết đó là tại thời điểm đó phải nhận thức được thiệt hại cần ngăn chặn lớn hơn thiệt hại mà mình gây ra. Điều này hoàn toàn không phù hợp với trường hợp tài sản là phương tiện giao thông đường bộ gây thiệt hại, bởi tài sản là vật vô tri vô giác nên không thể đánh giá, so sánh được giá trị thiệt hại cần ngăn chặn và thiệt hại sẽ xảy ra. Như vậy, đây là căn cứ loại trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ (trong đó bao gồm phương tiện giao thông đường bộ) gây ra.

- Thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi của bên bị thiệt hại

+ Mặc dù, Điều 584, Bộ luật Dân sự 2015 quy định: *“căn cứ phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại theo hướng không dựa trên cơ sở lỗi những trong quy định của Bộ luật Dân sự 2005 mà tiếp cận theo hướng người nào có hành vi xâm phạm tính mạng, sức khỏe, danh dự, nhân phẩm, uy tín, tài sản, quyền, lợi ích hợp pháp khác nhau có liên quan quy định khác”*. Tuy nhiên, việc xác định yếu tố lỗi trong trách nhiệm bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng nói chung, trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ nói riêng vẫn có vai trò quan trọng. đặc biệt, việc xác định lỗi hoàn toàn thuộc về bên thiệt hại còn là căn cứ loại trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

Nhưng cũng tùy thuộc vào nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông đường bộ mà lỗi hoàn toàn thuộc về bên bị thiệt hại cũng được xác định theo các hình thức khác nhau. Trường hợp thiệt hại do hành vi điều khiển phương tiện giao thông gây ra, thì người chịu trách nhiệm bồi thường cần phải chứng minh thiệt hại hoàn toàn do lỗi của người bị thiệt hại, bất kể lỗi đó là vô ý hay cố ý thì trách

nhiệm bồi thường thiệt hại cũng đều loại trừ, trường hợp thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ là phương tiện giao thông gây ra, thì cần phải chứng minh hoàn toàn do lỗi của người bị thiệt hại thì trách nhiệm bồi thường thiệt hại mới được loại trừ.

2.2. Thực tiễn thực hiện pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng

2.2.1. Thực trạng tai nạn giao thông đường bộ tại thành phố Hải Phòng

Qua báo cáo của Ban an toàn giao thông thành phố Hải Phòng thời gian gần đây trên Quốc lộ 5, Quốc lộ 10 và đường sắt đoạn qua địa bàn thành phố, tình hình tai nạn giao thông có diễn biến rất phức tạp và tăng cao so với trước đây, cụ thể như sau:

Năm 2023, trên Quốc lộ 5, Quốc lộ 10 và đường sắt xảy ra 47 vụ, làm 33 người chết, 26 người bị thương; chiếm 24,6% (47/191) số vụ, 33,67% (33/98) số người chết và 19,12% (26/136) số người bị thương trên tổng số tai nạn giao thông, trong đó:

Trên Quốc lộ 5: xảy ra 19 vụ, làm 15 người chết, bị thương 04 người; tăng 12 vụ (171,4%), tăng 10 người chết (200%), tăng 01 người bị thương (33,33%).

Trên Quốc lộ 10: xảy ra 24 vụ, làm 15 người chết, bị thương 19 người; tăng 10 vụ (71,42%), tăng 04 người chết (36,36%), tăng 13 người bị thương (216,7%).

Trên đường sắt: xảy ra 04 vụ, làm chết 03 người, bị thương 03 người, tăng 03 vụ (300%), tăng 01 người chết (50%), tăng 03 người bị thương (100%).

Nguyên nhân chủ yếu dẫn đến tai nạn giao thông đường bộ là do người tham gia giao thông chưa nhận thức cao hậu quả nặng nề do tai nạn giao thông gây ra, không chấp hành và vi phạm nghiêm trọng các quy định về an toàn giao thông như: không chú ý quan sát, sử dụng rượu, bia, chất kích thích, đi sai phần đường, làn đường, vi phạm tốc độ phóng nhanh, vượt ẩu, dừng đỗ xe không đúng quy định, kỹ năng điều khiển phương tiện còn hạn chế... Việc xử lý các điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông chưa kịp thời việc tổ chức phân luồng giao thông trên tuyến Quốc lộ 10 chưa hợp lý.

Điện chiếu sáng trên các Quốc lộ 5, Quốc lộ 10 nhiều đoạn chưa được đầu tư, thiếu ánh sáng khu vực đông dân cư và nút giao, đặc biệt là vào ban đêm. Người điều khiển phương tiện giao thông cơ giới đường bộ vi phạm quy định về khi tham gia giao thông. Theo số liệu thống kê trên của Ban an toàn giao thông

thành phố Hải Phòng nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông là do người điều khiển phương tiện giao thông vi phạm các quy định về an toàn giao thông và các nguyên nhân khác đáng kể. Tai nạn giao thông đường bộ đã để lại những hậu quả nặng nề, nó được xem là một họa mà thiệt hại về số người bị chết và bị thương chỉ sau chiến tranh. Các vụ tai nạn giao thông nói chung và tai nạn giao thông đường bộ nói riêng đã gây ảnh hưởng xấu đến trật tự an toàn xã hội, gây cảnh đau thương mất mát cho nhiều gia đình do người thân bị chết hoặc sức khỏe bị xâm phạm; gây tâm lý lo lắng cho nhân dân trong việc đi lại; gây thiệt hại đối với nền kinh tế đất nước; thiệt hại đến tài sản của người bị tai nạn và của cả người gây tai nạn; gây ảnh hưởng không những bản thân người bị tai nạn mà trong phần lớn các trường hợp đã ảnh hưởng đến cuộc sống của người thân và của gia đình họ.

Chính vì vậy, làm thế nào để hạn chế tai nạn giao thông xảy ra là một vấn đề cấp bách. Từ đó, Chủ tịch uỷ ban nhân dân thành phố và Ban an toàn giao thông của thành phố đã đưa ra một số chỉ đạo cụ thể cụ thể giảm thiểu tai nạn giao thông trên địa bàn thành phố.

Thông thường khi tai nạn giao thông đường bộ xảy ra, cảnh sát giao thông là người đầu tiên có mặt tại nơi xảy ra tai nạn, bảo vệ hiện trường cấp cứu người bị nạn, truy đuổi phương tiện và người điều khiển phương tiện gây tai nạn bỏ chạy. Theo quy định của pháp luật, nếu thiệt hại xảy ra làm nghiêm trọng, có dấu hiệu tội phạm thì cảnh sát giao thông tham gia cùng cán bộ điều tra tiến hành điều tra ban đầu tại hiện trường như: khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm phương tiện, khám nghiệm tử thi, lập hồ sơ tai nạn. Trong trường hợp xảy ra không nghiêm trọng, chưa đến phải xử lý bằng hình sự thì lực lượng cảnh sát giao thông thụ lý điều tra, kết luận và xử lý theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính. Trên cơ sở các hoạt động điều tra theo thủ tục tố tụng hình sự, thủ tục hành chính, các cơ quan chức năng xác định nguyên nhân tai nạn, xác định lỗi của các bên, mức độ thiệt hại làm căn cứ để buộc người có hành vi vi phạm các quy định về trật tự an toàn giao thông đường bộ phải chịu trách nhiệm hình sự hoặc trách nhiệm hành chính. Đồng thời đó cũng chính là căn cứ pháp lý để xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại. Kết quả điều tra, xử lý của cơ quan công an là một tài liệu quan trọng làm cơ sở theo phán quyết về bồi thường thiệt hại của Tòa án được chính xác, là tài liệu để cơ quan bảo hiểm thực hiện việc bồi thường theo hợp đồng bảo hiểm.

Xuất phát từ nguyên tắc thiệt hại phải được bồi thường toàn bộ, kịp thời và các bên có thể thoả thuận về mức bồi thường, hình thức bồi thường, nên người có hành vi gây thiệt hại tích cực khắc phục hậu quả, kịp thời bồi thường thiệt hại đã xảy ra sẽ là một tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự, trách nhiệm hành chính. Do đặc điểm riêng về tính kinh tế, tính chất sử dụng các phương tiện cơ giới đường bộ và pháp luật khuyến khích các bên chủ động thoả thuận bồi thường thiệt hại xảy ra nên trong thời gian qua phần lớn số vụ tai nạn được các bên thảo thuận và thực hiện bồi thường trước khi cơ quan công an có các quyết định xử phạt hành chính hoặc chuyển Viện kiểm sát nhân dân đề nghị truy tố trước pháp luật.

Các bên căn cứ vào kết luận điều tra của cơ quan công an để xác định trách nhiệm bồi thường, thoả thuận và thực hiện việc bồi thường. Các bên có thể tiến hành thương lượng tại cơ quan công an với sự chứng kiến của cán bộ trực tiếp thụ lý giải quyết vụ việc. Cũng có trường hợp các bên thương lượng giải quyết ở địa điểm khác và chuyển biên bản ghi nhận việc giải quyết bồi thường đến cơ quan công an. Việc thoả thuận và thực hiện bồi thường thiệt hại trong giai đoạn điều tra và xử lý vi phạm hành chính của cơ quan công an có ý nghĩa tích cực: Giúp cho bên bị thiệt hại khắc phục thiệt hại xảy ra một cách nhanh chóng, kịp thời ngăn ngừa được các thiệt hại khác có thể phát sinh; Hạn chế phát sinh số lượng vụ việc tranh chấp, khiếu kiện; đáp ứng được nguyện vọng của bên thiệt hại và bên gây thiệt hại, bảo đảm quyền và nghĩa vụ của các bên; khắc phục các khó khăn trong việc xác định thu nhập của người bị hại, bồi thường thiệt hại về tinh thần của Tòa án, giảm số lượng vụ, việc mà Tòa án phải thụ lý giải quyết; tạo tiềm đề để thiết lập một môi trường xã hội, trong đó các tranh chấp dân sự được giải quyết bằng các cơ chế không phải do Tòa án giải quyết, thực hiện xã hội hoá việc giải quyết các tranh chấp dân sự.

2.2.2. Thực tiễn giải quyết bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng

Tòa án nhân dân các cấp tại Hải Phòng đã đưa ra xét xử các vụ án tranh chấp về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ nhằm xử lý nghiêm minh, thoả đáng đối với các bên trong vụ án. Các bản án của Tòa án đều tuyên phạt án tù giam đối với các bị cáo gây ra hậu quả nghiêm trọng dẫn đến chết người. Đồng thời trong các phiên xét xử Hội đồng xét xử còn phân tích để bị cáo nhận biết lỗi vi phạm, nêu rõ các quy định trong Luật Giao thông đường bộ để người dân tham dự phiên tòa cùng quan tâm và thông hiểu để tuân

thủ pháp luật khi tham gia giao thông. Qua đó, các phiên toà xét xử tội phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường bộ, góp phần phổ biến, tuyên truyền và nâng cao nhận thức pháp luật về an toàn giao thông trong các tầng lớp nhân dân, xây dựng văn hoá giao thông trong cộng đồng dân cư và hướng dẫn người trực tiếp tham gia giao thông tự giác, nghiêm chỉnh chấp hành pháp luật về an toàn giao thông.

Tuy nhiên, mức bồi thường trong các vụ án về tranh chấp về bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông thường được toà phán quyết rất thấp dẫn đến thời gian giải quyết tranh chấp kéo dài và phức tạp. Thực tế hiện nay, có những vụ tai nạn xảy ra các bên tự thoả thuận với nhau về mức bồi thường thiệt hại, nhưng cũng có những vụ án chưa thoả đáng về mức bồi thường dẫn đến tranh chấp. Cụ thể:

Vụ án thứ nhất:

** Nội dung vụ việc:*

Nguyễn Đức H có giấy phép lái xe ô tô hạng FC (có giá trị đến ngày 27/11/2025) và được ông Vũ Văn M, sinh năm 1958 trú tại xã Thiên Hương, huyện N, thành phố Hải Phòng thuê lái xe ô tô tải biển kiểm soát 15C- 194.xx. Khoảng 17 giờ ngày 09/7/2022, H điều khiển xe ô tô tải biển kiểm soát 15C-X theo quốc lộ 10 để đi về xã H, huyện N. Khi cách lối rẽ vào bãi tập kết vật liệu của anh Hoàng Phú L, sinh năm 197x thuộc thôn 1, xã B, huyện N khoảng 15 đến 20m thì H bật xi nhan rồi đánh lái rẽ phải mà không quan sát thấy bà Nguyễn Thị H1 đang điều khiển xe đạp đi cùng chiều phía trước. H thấy bánh xe phía sau bên phải bị kên lên nhưng nghĩ do đường ổ gà nên vẫn tiếp tục điều khiển xe đi vào bên trong bãi vật liệu. Lúc này có người hô hoán, H dừng xe xuống kiểm tra thì phát hiện bà H1 tử vong cạnh chiếc xe đạp. H gọi điện cho người nhà, chủ xe thông báo sự việc, sau đó đến Cơ quan Công an đầu thú. Tại Bản án hình sự sơ thẩm số 122/2022/HS-ST ngày 29 tháng 11 năm 2022, Tòa án nhân dân huyện N, Hải Phòng đã quyết định xử phạt Nguyễn Đức H 15 (Mười lăm) tháng tù về tội “Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ” và cấm hành nghề lái xe 01 năm đối với bị cáo Nguyễn Đức H. Sau khi xét xử sơ thẩm, ngày 05/12/2022, bị cáo Nguyễn Đức H kháng cáo xin được hưởng án treo và được Hội đồng xét xử phúc thẩm thụ lý giải quyết, sửa bản án sơ thẩm xử phạt Nguyễn Đức H 15 (Mười lăm) tháng tù về tội “Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ” nhưng cho hưởng án treo, thời gian thử thách là 30 tháng, cấm hành nghề lái xe 01 năm đối với bị cáo Nguyễn Đức H. Giao bị

cáo cho Ủy ban nhân dân xã S, huyện N, thành phố Hải Phòng giám sát, giáo dục trong thời gian thử thách. Nguyễn Đức H và chủ xe đã bồi thường cho gia đình bà Nguyễn Thị H1 số tiền 200.000.000 đồng. Đại diện gia đình bà H1 không yêu cầu bồi thường thêm và có đơn xin miễn giảm trách nhiệm hình sự đối với Nguyễn Đức H.

Nhân xét vụ án trên: Trong dân sự ngoài việc người gây thiệt hại đã bồi thường 200.000.000 đồng cho người bị thiệt hại thì về hình sự người gây thiệt hại vẫn phải chịu trách nhiệm hình sự và các biện pháp khác. Tại bản án sơ thẩm người gây thiệt hại bị xử phạt 15 tháng tù và cấm hành nghề lái xe 1 năm. Nhưng có đơn kháng cáo của bị cáo và đơn xin miễn giảm trách nhiệm hình sự tại phiên tòa phúc thẩm người gây thiệt hại được hưởng án treo, thời gian thử thách 30 tháng và cấm hành nghề lái xe 1 năm.

Vụ án thứ hai: Khoảng 08 giờ 30 phút, ngày 19/01/2023, cháu Nguyễn Trọng Lộc sinh ngày 17/12/2020 đang đứng ở cổng trước cửa nhà thì bị ông Lê Đình Giáp lái xe ô tô bán tải nhãn hiệu Ford, màu đen, biển kiểm soát 99C1 – 061.06 lái xe trong tình trạng say rượu cán phải cháu bé dẫn đến bị thương rất nặng phải chuyển tuyến và đưa đi điều trị hồi sức tích cực tại Bệnh viện Việt Đức, Hà Nội. Sau đó được bác sĩ chẩn đoán là chấn thương sọ não, vỡ khung đỉnh chẩm, tụ máu khi ngoài màng cứng thái dương – chẩm, vết thương lóc da đầu/ chấn thương cột sống cổ/ gãy xương sườn III (T). Mặc dù lúc xảy ra vụ việc trên mẹ cháu bé và mọi người đã kêu gào ông Giáp dừng lại nhưng ông Giáp vẫn cố tình lùi xe khiến đầu cháu bé bị kéo lê xuống đường. Sau khi gây tai nạn ông Giáp không tiến xe lên để mọi người đưa cháu bé ra khỏi bánh xe và đưa đi cấp cứu mà ông Giáp lại bỏ trốn khỏi hiện trường tai nạn. Ngay sau đó mẹ cháu bé có trình báo đến cơ quan chức năng có thẩm quyền vào cuộc giải quyết vụ việc trên. Đến ngày 21/07/2023, Viện Pháp y quốc gia đã ra văn bản Kết luận giám định tổn thương cơ thể trên người sống số 126/23/KLTTCT-PYQG thì tỷ lệ thương tích của cháu bé tại thời điểm đó là 59% (Năm mươi chín phần trăm). Từ đó đến nay đã gần 01 năm trôi qua nhưng vụ việc trên đã có bản án của tòa án nhưng người gây thiệt hại chưa bồi thường cho cháu bé và gia đình, chỉ hỗ trợ 20.000.000 đồng (Hai mươi triệu đồng chẵn) tiền viện phí.

Nhận xét chung: Vụ án trên đã được tòa án ra phán quyết nhưng người gây thiệt hại chưa chịu bồi thường cho gia đình, cháu bé dẫn đến tranh chấp về bồi thường và khởi kiện tại Tòa.

2.2.3. Đánh giá thực tiễn giải quyết các vụ việc về bồi thường thiệt hại trong tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng

Trong quá trình nghiên cứu tìm hiểu các bản án xét xử các vụ án có liên quan đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra trên địa bàn thành phố Hải Phòng, bản thân tôi nhận thấy những khó khăn vướng mắc còn tồn tại như:

- *Một là*, Mức bồi thường mà Hội đồng xét xử đưa ra chưa hợp lý cho người bị thiệt hại. Bồi thường thiệt hại trong các vụ án tai nạn giao thông là phần dân sự trong vụ án hình sự, cũng như các quan hệ dân sự khác, nguyên tắc các đương sự tự thỏa thuận với nhau luôn được tôn trọng, nếu các bên tự thỏa thuận được với nhau thì mức bồi thường phụ thuộc vào thỏa thuận nhưng nếu không thỏa thuận được thì Tòa án giải quyết. Điều đáng nói là ở chỗ, trong các bản án có hậu quả vụ án giống nhau như là có người bị hại chết, xong không phải vụ án nào cũng giống nhau về mức bồi thường. Hơn nữa, thông thường nếu các bên tự thỏa thuận với nhau được về mức bồi thường thì hầu hết mức bồi thường khá cao, có vụ người gây thiệt hại bồi thường cho người bị hại cũng như gia đình người bị hại hàng chục triệu đồng hai bên đã chấp nhận, không có tranh chấp, nếu đưa tranh chấp đưa ra xét xử thì Tòa án cũng chỉ căn cứ các hóa đơn, chứng từ để giải quyết, do đó mức bồi thường đó thường không được phía bên bị hại đồng ý. Ngoài ra, cùng có hậu quả là người bị hại chết nhưng chi phí mai táng cũng không giống nhau, có vụ người bị hại yêu cầu tới ba, bốn chục triệu đồng nhưng cũng có vụ mức bồi thường chỉ là mười mấy triệu, hoặc thậm chí có trường hợp chỉ có tám, chín triệu đồng. Điều này cho chúng ta thấy rằng mặc dù căn cứ vào phong tục tập quán của từng địa phương để giải quyết cho phù hợp xong quy định này cũng thể hiện nhiều bất cập, nếu như trong cùng một địa phương mà có sự chênh lệch quá lớn thì thiết nghĩ cần điều chỉnh cho phù hợp với thực tiễn.

- *Hai là* Hội đồng xét xử, cơ quan điều tra thường gặp khó khăn trong xác định trách nhiệm khi hai bên cùng có lỗi (người thiệt hại cũng có lỗi). Khi người bị thiệt hại cũng có lỗi trong việc gây thiệt hại thì người gây thiệt hại chỉ phải bồi thường phần thiệt hại tương ứng với mức độ lỗi của mình. Nếu thiệt hại xảy ra hoàn toàn do lỗi của người bị thiệt hại, thì người gây thiệt hại không phải bồi thường khi vụ tai nạn giao thông xảy ra thì cơ quan Công an phải căn cứ vào lỗi của những người tham gia giao thông và xác định thiệt hại do vụ tai nạn gây ra như thế nào, như thiệt hại về tài sản, thiệt hại về người, sức khỏe. Thực tiễn xét

xử các vụ án thì cơ quan tiến hành tố tụng thường không xác định đúng lỗi của các bên gây thiệt hại, do đó xác định sai trách nhiệm bồi thường.

- Ba là, hầu hết các vụ việc về bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ chủ yếu là hành vi điều khiển phương tiện cơ giới gây thiệt hại (nguồn nguy hiểm cao độ) nhưng Hội đồng xét xử không phân biệt phương tiện gây thiệt hại với tự thân người sử dụng phương tiện gây hại.

- Bốn là, các bản án về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng đã có hiệu lực thi hành thường bị kháng cáo, kháng nghị.

- Năm là, việc thi hành án sau khi bản án về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ tại Hải Phòng đã không được các bên thi hành đầy đủ, đúng thời gian gây ra việc khởi kiện tranh chấp kéo dài.

CHƯƠNG 3:

KIẾN NGHỊ GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VỀ BỒI THƯỜNG THIẾT HẠI TRONG CÁC VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

3.1. Một số bất cập tồn tại trong quá trình thực hiện pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ

** Một số những bất cập tồn tại trong hoạt động bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông*

Trong quá trình thụ lý, giải quyết các vụ việc trong tai nạn giao thông đường bộ đã tồn tại nhiều vấn đề hạn chế cả trong hoạt động điều tra, xét xử và việc tự thoả thuận trong hoạt động bồi thường thiệt hại:

+ Có nhiều trường hợp Cơ quan điều tra xác định sai nguyên nhân dẫn đến tai nạn giao thông, hậu quả là truy cứu trách nhiệm pháp lý không đúng với hành vi vi phạm, đặc biệt là các trường hợp tai nạn giao thông đường bộ do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra. Dẫn tới hậu quả là một số vụ việc chưa được giải quyết triệt để dẫn đến oan sai cho một số trường hợp.

+ Các bên trong quá trình thương lượng, thoả thuận bồi thường thường gặp khó khăn trong việc xác định phần trách nhiệm của mỗi bên, nhất là trong những vụ tai nạn giao thông đường bộ xảy ra mà người bị thiệt hại cũng có lỗi, trách nhiệm bồi thường giữa chủ sở hữu và người được giao điều khiển phương tiện giao thông gây tai nạn.

+ Trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ, nhiều trường hợp các bên không thoả thuận được mức bồi thường. Nguyên nhân chủ yếu là do bên bị thiệt hại yêu cầu mức bồi thường quá cao so với thiệt hại thực tế xảy ra, không thiện chí trong việc thoả thuận và thực hiện việc bồi thường, người bị thiệt hại hoặc gia đình người bị thiệt hại thường gắn liền việc bồi thường theo quan điểm chủ quan là điều kiện để họ có đơn đề nghị cơ quan có thẩm quyền miễn giảm trách nhiệm hình sự cho người gây thiệt hại. Tình trạng này thường xảy ra đối với các vụ tai nạn gây thiệt hại đến tính mạng, sức khỏe đủ yếu tố cấu thành tội phạm.

+ Bên gây thiệt hại buộc phải chấp nhận mức bồi thường cao hơn thiệt hại thực tế do sức ép từ phía người bị thiệt hại hoặc gia đình người bị thiệt hại vì có bồi thường theo yêu cầu của bên bị hại thì mới được họ làm đơn đề nghị xem xét miễn giảm trách nhiệm, được trả phương tiện bị tạm giữ. Thậm chí, trong nhiều trường hợp gia đình người bị thiệt hại còn tổ chức giữ người gây thiệt hại, giữ tài sản của người gây thiệt hại để buộc bên gây thiệt hại phải bồi thường thiệt hại theo yêu cầu chủ quan của họ. Do ảnh hưởng của cơ chế thị trường nên các

bên đã thương mại hoá việc bồi thường, "mặc cả" việc bồi thường nhằm để bên gây tai nạn được miễn giảm trách nhiệm hình sự hoặc hành chính, để sớm được giải quyết phương tiện còn bên thiệt hại sẽ nhận được khoản bồi thường cao hơn thực tế thiệt hại.

+ Một số trường hợp sau khi tai nạn xảy ra, bên bị thiệt hại huy động người thân hoặc một số kẻ xấu tự nhận là gia đình người bị thiệt hại kích động bên thiệt hại giữ phương tiện gây tai nạn, khống chế người gây tai nạn để yêu cầu bồi thường thiệt hại hoặc không trình báo với cơ quan có thẩm quyền mà tự thoả thuận bồi thường nhằm trốn tránh trách nhiệm hình sự hoặc hành chính. Tình hình này đang có xu hướng gia tăng đã và đang gây khó khăn cho cơ quan công an trong việc điều tra vụ việc và tạo nên một tiền lệ xấu trong việc giải quyết bồi thường thiệt hại.

+ Đối với các trường hợp các bên không thoả thuận được về mức bồi thường, phương thức bồi thường thì một trong các bên có quyền yêu cầu Tòa án giải quyết. Thực tiễn cho thấy, các vụ việc Tòa án thành phố Hải Phòng thụ lý và giải quyết bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ là rất ít. Việc bồi thường theo quyết định của Tòa án trong thực tế gặp nhiều khó khăn, số lượng các trường hợp tự nguyện thi hành được rất ít, thậm chí ngay cả trong việc dùng biện pháp cưỡng chế thi hành án. Lý do của việc được bồi thường được rất ít do nhiều nguyên nhân khác nhau, nhưng có thể thấy nguyên nhân chủ yếu nhất là thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ thường rất lớn, trong khi đó, khả năng kinh tế của người có trách nhiệm bồi thường lại hạn chế. Các biện pháp bảo đảm việc bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ theo quy định của luật thi hành án dân sự chưa thực sự đạt hiệu quả cao trên thực tế.

** Nguyên nhân dẫn tới những bất cập tồn tại trong hoạt động bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ*

+ Có thể nhận thấy những bất cập, hạn chế, vướng mắc trong quá trình thực hiện pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hải Phòng xuất phát từ nhiều nguyên nhân khác nhau, bao gồm:

+ Nguyên nhân từ phía cơ quan điều tra, Viên kiểm sát nhân dân do năng lực chuyên môn của các Điều tra viên, Kiểm sát viên không đồng đều. Một số Điều tra viên, Kiểm sát viên có trình độ chuyên môn chưa cao, dẫn đến một số trường hợp áp dụng sai pháp luật. Đặc biệt trong những vụ tai nạn giao thông

được xác định là nguồn nguy hiểm cao độ gây thiệt hại (không có lỗi của người điều khiển phương tiện giao thông), Cơ quan điều tra đã ra quyết định khởi tố vụ án hình sự, khởi tố bị can sai.

+ Nguyên nhân từ phía Toà án: đa phần khi xảy ra tai nạn giao thông đường bộ, các bên thường lựa chọn biện pháp hoà giải, thoả thuận về mức bồi thường và phương thức bồi thường bởi tính tiện lợi và "nhanh gọn" của nó mà ít khi lựa chọn khởi kiện tại Toà án để yêu cầu bồi thường thiệt hại bởi thủ tục tố tụng tại Toà án thường mất nhiều thời gian, chưa kể ngay cả trường hợp thắng kiện, việc thực thi các bản án cũng gặp phải nhiều khó khăn do bên phải bồi thường không hợp tác.

+ Nguyên nhân từ phía người dân (chủ thể của quan hệ bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ). Thực tiễn cho thấy, trong các vụ bồi thường thiệt hại liên quan đến tai nạn giao thông đường bộ, xét về mặt dân sự, các chủ thể có quyền thoả thuận về mức bồi thường; phương thức bồi thường. Tuy nhiên, do hiểu biết pháp luật kém, cộng với thái độ háms lợi, nhiều trường hợp, bên bị thiệt hại hoặc gia đình của nạn nhân thường yêu cầu bồi thường số tiền lớn hơn so với thiệt hại thực tế. Đặc biệt là những vụ tai nạn giao thông có dấu hiệu hình sự, bên bị thiệt hại hoặc gia đình của nạn nhân thường "ép" người có nghĩa vụ bồi thường phải chấp nhận mức bồi thường cao hơn so với thực tế.

+ Nguyên nhân từ vướng mắc trong quy định của pháp luật hiện hành của Việt Nam về trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ: Việc các bên chủ động thoả thuận và thực hiện bồi thường thiệt hại trong giai đoạn điều tra và xử lý vi phạm hành chính của cơ quan Công an đã mang lại những ý nghĩa tích cực, đồng thời cũng tồn tại những hạn chế nhất định. Quá trình tiến hành hoạt động điều tra của cơ quan Công an và sự tham gia của cán bộ trực tiếp thụ lý giải quyết vụ việc vào việc giải quyết bồi thường thiệt hại là một trong những yếu tố có ý nghĩa quyết định đến việc thoả thuận và thực hiện bồi thường thiệt hại của các bên trong giai đoạn điều tra hình sự, xử lý vi phạm hành chính. Tuy nhiên, hiện nay do chưa có các quy định cụ thể của pháp luật về việc bồi thường thiệt hại tại giai đoạn này nên trong quá trình thực hiện không có sự thống nhất, thường nảy sinh khiếu kiện, nảy sinh tiêu cực, làm ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của các bên.

+ Tiếp theo nữa phải kể đến các quy định trong Bộ luật Dân sự năm 2015 về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra chưa hoàn thiện. Có

hiều nội dung chưa cụ thể, đặc biệt liên quan đến các trường hợp xác định trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ. Điều này đã gây ra những khó khăn không nhỏ cho việc áp dụng pháp luật của Cơ quan điều tra, của Viện kiểm sát nhân dân và của Tòa án trên thực tiễn.

3.2. Kiến nghị hoàn thiện pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ

Để việc áp dụng pháp luật về bồi thường thiệt hại do vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ vào thực tế đạt hiệu quả cao, đòi hỏi phải giải quyết tổng thể các nguyên nhân dẫn đến tồn tại (gồm cả nguyên nhân khách quan và nguyên nhân chủ quan). Tuy nhiên, sự thiếu vắng các quy định chung về bồi thường thiệt hại trong Bộ luật Dân sự năm 2005 đã được khắc phục bởi các quy định trong Bộ luật Dân sự năm 2015. Bên cạnh đó Bộ luật Dân sự năm 2015 vẫn còn một số tồn tại hạn chế cần phải sửa đổi, bổ sung cho phù hợp. Cụ thể:

- Hoàn thiện quy định pháp luật về điều kiện phát sinh trách nhiệm bồi thường thiệt hại nói chung và trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông gây ra nói riêng:

+ Bổ sung chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại:

Theo khoản 3, Điều 584 Bộ luật Dân sự năm 2015 quy định: “*Trường hợp tài sản gây thiệt hại thì chủ sở hữu, người chiếm hữu tài sản phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại, trừ trường hợp thiệt hại phát sinh theo quy định tại khoản 2 Điều này.* Quy định nay có một số điểm hạn chế, đó là: thực tế, tài sản là phương tiện giao thông gây thiệt hại khi chủ sở hữu, người được chủ sở hữu chuyển giao đang quản lý, nhưng cũng có thể là người thứ ba tác động làm tài sản gây thiệt hại, hoặc do người khác chiếm hữu, sử dụng trái pháp luật. Ví dụ, người thứ ba rải đinh trên đường dẫn đến phương tiện dừng đột ngột, nổ lốp gây thiệt hại... Do đó, quy định này phải được sửa đổi theo hướng bổ sung các chủ thể có thể phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tài sản gây ra cụ thể là người thứ ba.

+ Các căn cứ loại trừ trách nhiệm bồi thường thiệt hại xảy ra do hoạt động nội tại của phương tiện giao thông đường bộ:

Theo quy định của khoản 3, Điều 584 Bộ luật Dân sự năm 2015 thì các căn cứ như: thiệt hại phát sinh do sự kiện bất khả kháng và hoàn toàn do lỗi của người bị thiệt hại cũng được viện dẫn khi thiệt hại do tài sản gây ra. Tuy nhiên, tinh thần của Khoản 2, Điều 584 Bộ luật Dân sự năm 2015 chỉ có thể áp dụng với trường hợp thiệt hại do hành vi của con người gây ra, chỉ con người mới có

thể nhận diện được đâu là mối nguy cơ đang đe dọa đến tính mạng của mình thì mới cân nhắc có chống trả cần thiết và tương ứng được hay không. Do đó, để đảm bảo sự phù hợp của Khoản 3 khi dẫn chiếu áp dụng Khoản 2 thì quy định tại Khoản 2 phải được sửa đổi cho phù hợp. Theo đó Khoản 2 Điều 584 phải được sửa lại như sau: *“Trách nhiệm bồi thường thiệt hại được loại trừ trong trường hợp thiệt hại phát sinh do sự kiện bất khả kháng hoặc hoàn toàn do lỗi của người bị thiệt hại, trừ trường hợp luật có quy định khác hoặc các bên có thoả thuận khác”*.

Khoản 3 Điều 584 phải được sửa lại như sau: *“Trường hợp tài sản gây thiệt hại thì chủ sở hữu, người được chiếm hữu, sử dụng tài sản phải chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại. Trường hợp tài sản gây thiệt hại do tác động trái pháp luật của người thứ ba thì người thứ ba phải bồi thường thiệt hại. Nếu tài sản bị chiếm hữu, sử dụng trái pháp luật gây thiệt hại thì người chiếm hữu, sử dụng trái pháp luật phải bồi thường. Người bị thiệt hại không được bồi thường trong trường hợp thiệt hại phát sinh theo quy định tại khoản 2 Điều này”*.

- Hoàn thiện các quy định pháp luật về các nguyên tắc bồi thường thiệt hại

Nguyên tắc bồi thường thiệt hại được quy định tại Điều 585 Bộ luật Dân sự năm 2015. Trong đó, khoản 2 xác định các điều kiện để giảm mức bồi thường thiệt hại, trong đó có trường hợp *“người bị thiệt hại không có lỗi”*. Khoản 4 lại xác định nguyên tắc bên bị thiệt hại phải chịu phần thiệt hại tương ứng với mức độ lỗi của mình. Hai quy định này khi gắn với bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra sẽ có mâu thuẫn. Nếu trong trường hợp nguồn nguy hiểm cao độ gây thiệt hại mà người bị thiệt hại hoàn toàn có lỗi nhưng là lỗi vô ý thì việc bồi thường thiệt hại sẽ tuân thủ theo nguyên tắc ở khoản 2 (người phải bồi thường thiệt hại được giảm mức bồi thường) hay khoản 4 (người bị thiệt hại không được bồi thường phần thiệt hại tương ứng do lỗi của mình gây ra) Điều 585 là vấn đề vẫn chưa rõ ràng. Do đó, khoản 4 Điều 585 Bộ luật Dân sự năm 2015 nên được quy định: *“Khi hai bên bị thiệt hại có lỗi trong việc xảy ra thiệt hại thì không được bồi thường phần thiệt hại do lỗi của mình gây ra, trừ trường hợp luật này có quy định khác hoặc các bên có thoả thuận khác”*. Việc sửa đổi này sẽ tránh được những mâu thuẫn với quy định tại Điểm a, Khoản 3, Điều 601 Bộ luật Dân sự 2005. Đồng thời, có thể coi Điểm a, Khoản 3, Điều 601 Bộ luật Dân sự 2005 chính là một trong những trường hợp luật có quy định khác mà khoản 4 Điều 585 Bộ luật Dân sự 2015 nhắc đến.

- Đề xuất hoàn thiện quy định pháp luật về vấn đề năng lực chịu trách nhiệm bồi thường

Bộ luật Dân sự 2015 hiện nay đơn chỉ dừng lại ở việc quy định về năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong trường hợp thiệt hại xảy ra do hành vi vi phạm pháp luật về an toàn giao thông đường bộ mà chưa có quy định về năng lực chịu trách nhiệm của cá nhân trong trường hợp phương tiện của cá nhân gây thiệt hại. Đó đó,việc đề xuất bổ sung quy định chuyển tiếp tại Điều 586 Bộ luật Dân sự năm 2015 theo đó chỉ rõ có viện dẫn cơ sở xác định năng lực chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại tại điều khoản này cho trường hợp thiệt hại xảy ra do phương tiện giao thông đường bộ gây ra hay không?

- Vấn đề liên đới bồi thường thiệt hại khi có nhiều phương tiện tai nạn giao thông đường bộ “cùng gây thiệt hại”

Trong Bộ luật Dân sự năm 2015, vấn đề liên đới thực hiện trách nhiệm bồi thường thiệt hại nói chung và trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra nói riêng được quy định tại Điều 587. Tuy nhiên, theo quy định này thì trách nhiệm liên đới chỉ đặt ra đối với trường hợp nhiều người vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ gây thiệt hại mà không bao gồm trường hợp tài sản gây thiệt hại nói chung và phương tiện giao thông đường bộ gây ra nói riêng. Hiện nay, vấn đề liên đới bồi thường hiện nay chỉ được quy định trong trường hợp bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ hoặc do súc vật gây ra nhưng có rất nhiều phương tiện giao thông đường bộ không phải là nguồn nguy hiểm cao độ. Quy định của Bộ luật Dân sự năm 2015 dẫn đến tình trạng nhiều chủ thể cùng có lỗi trong việc để phương tiện của mình cùng gây thiệt hại thì việc xác định trách nhiệm liên đới phải dựa trên nguyên tắc áp dụng tương tự pháp luật. Do đó, kiến nghị về quan điểm sửa đổi Điều 587 Bộ luật Dân sự năm 2015 như sau:

“Điều 587. Trách nhiệm liên đới bồi thường thiệt hại

Trường hợp nhiều người cùng gây thiệt hại hoặc nhiều người cùng có liên quan đến sự kiện tai sản gây thiệt hại thì những người đó phải liên đới bồi thường cho người bị thiệt hại. Trách nhiệm bồi thường của từng người được xác định tương ứng với mức độ lỗi của mỗi người; nếu không xác định được mức độ lỗi thì họ phải bồi thường thiệt hại theo phần bằng nhau”.

- Hoàn thiện các quy định pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra của người thứ ba

Trên thực tế cho thấy nhiều trường hợp thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra là do lỗi của người thứ ba. Tuy nhiên, trong Điều 601 cũng như trong Khoản 3, Điều 584 Bộ luật Dân sự năm 2015 không hề đề cập đến trách nhiệm bồi thường thiệt hại của người thứ ba. Đây là một hạn chế lớn Bộ luật Dân sự năm 2015 cần phải được khắc phục. Giải pháp được đề xuất là: bổ sung người thứ ba chịu trách nhiệm bồi thường thiệt hại.

- Tòa án nhân dân tối cao cần có hướng dẫn cụ thể xác định nguồn nguy hiểm cao độ gây thiệt hại

Qua nghiên cứu thực tiễn áp dụng quy định bồi thường thiệt hại do phương tiện giao thông vận tải đường bộ gây ra, hầu hết các trường hợp Hội đồng xét xử đều không phân biệt giữa hành vi sử dụng nguồn nguy hiểm cao độ gây thiệt hại với tự thân nguồn nguy hiểm cao độ gây thiệt hại. Do đó, vụ việc nào có liên quan đến nguồn nguy hiểm cao độ, Hội đồng xét xử đều vận động cơ sở pháp lý về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ để giải quyết dẫn đến nhiều trường hợp sẽ xác định sai chủ thể phải bồi thường thiệt hại. Vì vậy nhà nước phải xây dựng quy định hướng dẫn điều kiện xác định nguồn nguy hiểm cao độ gây thiệt hại. Có thể đưa ra các tiêu chí xác định nguồn nguy hiểm cao độ gây thiệt hại như: phải có sự hiện diện của phương tiện giao thông đường bộ tại thời điểm thiệt hại xảy ra; thiệt hại phải do tự thân phương tiện gây ra. Ví dụ như: xe đang lưu thông tự nhiên nổ lốp. Gãy trục, mất lái... gây ra thiệt hại mà không có sự tác động của người điều khiển phương tiện giao thông tại thời điểm thiệt hại xảy ra.

- Cần sớm ban hành văn bản hướng dẫn thay thế cho Nghị quyết số 03/2006/NQ-HĐTP/TANDTC

Toà án nhân dân tối cao cần sớm ban hành hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật Dân sự năm 2015 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng thay thế Nghị quyết số 03 để phù hợp với quy định của Bộ luật năm 2015. Ngoài ra, cần ban hành các văn bản giải thích, hướng dẫn cụ thể về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do vi phạm trật tự an toàn giao thông đường bộ nói riêng để đảm bảo sự thống nhất về việc bồi thường thiệt hại.

3.3. Một số giải pháp nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ.

Đẩy mạnh sự phối kết hợp giữa các chủ thể pháp luật trong việc phòng chống tai nạn giao thông đường bộ.

Nâng cao năng lực chuyên môn nghiệp vụ của cán bộ thực thi pháp luật.

Cần nâng cao trình độ chuyên môn của các Kiểm sát viên, Thẩm phán khi xét xử các vụ án có liên quan đến vấn đề bồi thường thiệt hại. Viện kiểm sát, Thẩm phán nhân dân tối cao, Tòa án nhân dân tối cao cần thường xuyên tổ chức tập huấn, bồi dưỡng trình độ chuyên môn sâu đối với cán bộ, Kiểm sát viên, Thẩm phán, Thư ký làm công tác giải quyết các vụ án liên quan đến vấn đề bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng, thậm chí tổ chức các cuộc thi nhằm tăng cường khả năng vận dụng, áp dụng chính xác quy định pháp luật trong hoạt động tố tụng nói chung và trong quá trình giải quyết tranh chấp về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra nói riêng. Xây dựng các báo cáo tổng hợp kinh nghiệm, chỉ ra những khó khăn vướng mắc cụ thể của các địa phương và phổ biến chung trong ngành để cùng rút kinh nghiệm. Tổ chức các cuộc hội thảo, tọa đàm và có thể mời các chuyên gia trong lĩnh vực dân sự thuộc các cơ sở đào tạo luật tham gia để có cái nhìn toàn diện hơn về vấn đề bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng về cả lý luận và thực tiễn.

Nhằm nâng cao nhận thức của người dân về an toàn giao thông và các quy định pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra. Hạn chế trường hợp người bị thiệt hại không biết được các quyền lợi của mình bị xâm phạm mà chỉ xác định là rủi ro nên không yêu cầu bồi thường thiệt hại. Vì người bị thiệt hại không biết yêu cầu ai để bồi thường thiệt hại nên thường yêu cầu những chủ thể không có liên quan giải quyết, và tất nhiên yêu cầu của họ sẽ bị từ chối. Để khắc phục tình trạng này, cần tăng cường hoạt động tuyên truyền, phổ biến pháp luật trên các phương tiện thông tin đại chúng cũng như các phương thức tuyên truyền trực tiếp. Ngoài ra, việc tăng cường xét xử lưu động các vụ án có liên quan đến vấn đề bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng tại các điểm dân cư cũng là một biện pháp tích cực trong việc đưa pháp luật đến với người dân một cách hiệu quả.

Cần có chế tài nghiêm khắc để áp dụng nhằm kịp thời ngăn chặn hành vi lạm dụng chức vụ quyền hạn của một bộ phận Công an khám nghiệm, ghi biên bản hiện trường vụ tai nạn, Kiểm sát viên, Thẩm phán có hành vi cố ý làm sai lệch hồ sơ vụ việc nhằm trục lợi cho bản thân hoặc cho một trong các bên đương sự. Đây là vấn đề quan trọng và cần phải xem xét áp dụng một cách kịp thời, nhằm bảo đảm nâng cao hiệu quả trong hoạt động xét xử nói chung và xét xử các vụ việc các liên quan đến bồi thường thiệt hại do tai nạn gây ra nói riêng.

** Một số giải pháp khác áp dụng cho thành phố Hải Phòng*

Bên cạnh những giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật trong giải quyết bồi thường thiệt hại thì bản thân tôi xin đóng góp những giải pháp nhằm giảm thiểu tình trạng tai nạn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

Theo Ban Quản lý dự án An toàn giao thông (Bộ Giao thông vận tải) cho thấy nguyên nhân hàng đầu gây ra tai nạn giao thông đường bộ ở nước ta hiện nay chiếm đến 87% trong tổng số nguyên nhân đó chính là do ý thức của người dân trong khi tham gia giao thông đường bộ, thay đổi những quan niệm sai lệch về trách nhiệm thường thiệt hại khi có thiệt hại xảy ra, để làm được điều đó những bản án của Tòa án cần có hình phạt nghiêm khắc hơn nữa so với những hình phạt mà hiện nay Tòa án đang áp dụng phù hợp với tính chất và mức độ của hình vi phạm và hậu quả mà họ gây ra, cần có chế tài thích đáng cho những người đi bộ, phương tiện thô sơ mà có lỗi gây tai nạn nhằm nâng cao ý thức chấp hành pháp luật cũng như xoá dần quan niệm về “xe to đền xe nhỏ”. Do đó công an thành phố Hải Phòng trong thời gian tới cần tăng cường những hoạt động tuyên truyền phổ biến kiến thức do bà con nhân dân nắm vững quy định pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt do tai nạn giao thông gây ra nhằm giảm thiểu tỉ lệ thương vong thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra.

Cần có chế độ chính sách hợp lý cho người làm công tác giải quyết, xử lý tai nạn giao thông, để họ khẩn trương bảo vệ hiện trường vụ án, bảo vệ chứng cứ, đọc hồ sơ, xét xử,... nhằm nâng cao hơn nữa công tác bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của các chủ thể. Để hoạt động bảo vệ hiện trường, khám nghiệm hiện trường rất cần sự phối hợp cũng như giúp đỡ của người dân xung quanh khu vực để bảo đảm tính khách quan của chứng cứ, xác định đúng chủ thể chịu trách nhiệm bồi thường và công bằng cho người bị thiệt hại. trong thời gian tới Ủy ban nhân dân thành phố, Công an thành phố Hải Phòng cần xây dựng chi tiết kế hoạch dự chi, chính sách khen thưởng cho người dân có công trong việc bảo vệ, giúp đỡ cơ quan tố tụng thực hiện nhiệm vụ.

Cần cung cấp chứng cứ trong vụ án phải có căn cứ và phù hợp. Cần số hoá, lắp đặt các hệ thống camera theo dõi trên đại bàn thành phố, những điểm hay xảy ra tai nạn giao thông nhất. Từ đó nâng cao nhận thức cho người dân khi tham gia giao thông.

KẾT LUẬN

Tình hình tai nạn giao thông bộ trong thời gian trên địa bàn thành phố Hải Phòng qua vẫn đang diễn biến phức tạp, có chiều hướng ngày càng gia tăng cả về số vụ, cả về tính chất nghiêm trọng của các vụ. Các vụ tai nạn giao thông đường bộ nghiêm trọng thường xảy ra ở những trục đường lớn, đặc biệt là trên quốc lộ. Trong các phương tiện giao thông thường gây ra tai nạn, thì mô tô, xe máy, ô tô chiếm tỷ lệ cao.

Thông qua việc tìm hiểu các qui định của pháp luật hiện hành, xem xét thực tiễn vận dụng các qui định của pháp luật hiện hành trong việc giải quyết bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố trong các năm gần đây, đề tài đã chỉ ra được những vướng mắc, bất cập còn tồn tại trong các quy định của pháp luật hiện hành, cũng như việc hiểu và vận dụng chúng vào thực tiễn giải quyết tranh chấp về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng nói chung, bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ nói riêng. Thực trạng trên được phân tích tại các chương của luận văn và được xác định xuất phát từ nhiều nguyên nhân khác nhau. Do vậy, hoạt động nghiên cứu nhằm làm rõ các vấn đề lý luận, các quy định pháp luật và hoạt động áp dụng thực thi pháp luật về trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra trong đề tài này là hoàn toàn cần thiết. Từ đó, học viên đã đưa ra một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật và một số giải pháp nâng cao hiệu quả áp dụng pháp luật giải quyết các tranh chấp về bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông đường bộ trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Tư pháp (2014), *Dự thảo Bộ luật dân sự sửa đổi, bổ sung Bộ luật Dân sự năm 2015*, Hà Nội.
2. Đỗ Anh Tuấn (2020), *Trách nhiệm bồi thường thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ - Thực tiễn trên địa bàn tỉnh Hoà Bình*, Luận văn thạc sĩ Luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội.
3. Đỗ Đình Hoà (2007), “*Trách nhiệm bồi thường thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông*”, Kiểm sát
4. Hoàng Văn Cán (2015), *Trách nhiệm bồi thường thiệt hại do vi phạm pháp luật giao thông đường bộ - qua thực tiễn xét xử tại tỉnh Lạng Sơn*, Luận văn thạc sĩ Luật học, Đại học Quốc gia Hà Nội Khoa Luật.
5. Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2005), *Bộ luật Dân sự*, Hà Nội
6. Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2015), *Bộ luật Dân sự*, Hà Nội
7. Tạp chí Tòa án nhân dân (2022), “*Bồi thường cho người bị thiệt hại trong các vụ tai nạn giao thông và một số kiến nghị hoàn thiện pháp luật*”, Thư viện bản án, Thư viện pháp luật.
8. Tô Thị Phương Dung (2022), “*Tai nạn giao thông là gì? Nguyên nhân, ví dụ tai nạn giao thông*”, Luật Minh Khuê
9. Tô Thị Phương Dung (2023), “*Mức bồi thường khi gây tai nạn giao thông đường bộ được xác định như thế nào?*”, Luật Minh Khuê
10. Tòa án nhân dân thành phố Hải Phòng (2023), Bản án 18/2023/HS-PT ngày 24/02/2023 về tội vi phạm quy định tham gia giao thông đường bộ, Hải Phòng.
11. Tòa án nhân dân tối cao (2006), *Nghị quyết số 03/2006/NQ-HĐTP ngày 08/7/2006 của Hội đồng thẩm phán Tòa án nhân dân tối cao hướng dẫn áp dụng một số quy định của Bộ luật dân sự năm 2005 về bồi thường thiệt hại ngoài hợp đồng*, Hà Nội.
12. Trường Đại học Luật Hà Nội (2019), *Giáo trình Luật Dân sự Việt Nam*, tập 1, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội.
13. Trường Đại học Luật Hà Nội (2019), *Giáo trình Luật Dân sự Việt Nam*, tập 2, Nxb Công an nhân dân, Hà Nội

Trang web:

14. Hải Phòng xây dựng hạ tầng giao thông. Link truy cập:
<https://nhandan.vn/hai-phong-day-manh-xay-dung-ha-tang-giao-thong-ket-noi-vung-post744212.html>
15. Tổng quan về thành phố Hải Phòng. Link truy cập:
<https://heza.gov.vn/tong-quan-ve-thanh-pho-hai-phong-2/#:~:text=Hải%20Phòng%20có%20diện%20tích,thị%20trần%20và%20143%20xã>