

Bản án số: 91/2026/HS-PT
Ngày 13 tháng 7 năm 2026

NHÂN DANH

NƯỚC CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

TÒA ÁN NHÂN DÂN TỈNH THANH HOÁ

Thành phần Hội đồng xét xử phúc thẩm gồm có:

Thẩm phán - Chủ tọa phiên tòa: Bà Ngô Thị Hà

Các Thẩm phán: Bà Trương Thị Anh và bà Trần Thị Nga.

Thư ký Tòa án ghi biên bản phiên tòa: Ông Lê Văn Hưng - Thư ký Tòa án nhân dân tỉnh Thanh Hoá

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Thanh Hoá tham gia phiên tòa: Bà Trịnh Thị Thanh - Kiểm sát viên

Ngày 13 tháng 7 năm 2026, tại điểm cầu trung tâm trụ sở Tòa án nhân dân tỉnh Thanh Hoá và điểm cầu thành phần tại Trại tạm giam công an tỉnh T, xét xử phúc thẩm công khai trực tuyến vụ án hình sự phúc thẩm thụ lý số: 130/2026/TLPT-HS ngày 15 tháng 06 năm 2026 do có kháng cáo của bị cáo Bùi Văn G, đối với bản án hình sự sơ thẩm số: 30/2026/HS-ST ngày 08/5/2026 của Tòa án nhân dân khu vực 6 - Thanh Hoá.

Bị cáo có kháng cáo: **Bùi Văn G**, sinh ngày 28/06/1986 tại thành phố Hải Phòng; số CCCD số: 031086008369; trú tại: Thôn K, xã V, thành phố Hải Phòng; nghề nghiệp: Lái xe; văn hóa: 07/12; dân tộc: Kinh; giới tính: nam; tôn giáo: không; quốc tịch: Việt Nam; con ông Bùi Xuân B và bà Bùi Thị H; tiền án, tiền sự: Không; bị tạm giữ, tạm giam từ ngày 05/7/2025 đến nay, (có mặt).

Trong vụ án còn có Bị hại; Bị đơn dân sự; Người có quyền lợi, nghĩa vụ liên quan đều không có kháng cáo, (vắng mặt).

NỘI DUNG VỤ ÁN:

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

Bùi Văn G có giấy phép lái xe hợp lệ, lái xe thuê cho Công ty TNHH T1. Khoảng 03h 30' ngày 05/07/2025, G điều khiển xe ô tô đầu kéo BKS 15C-059.98, kéo theo sơ mi rơ moóc BKS 15R-022.83 từ cảng N, H, Hải Phòng chở container chứa đá xẻ đến Công ty Trách nhiệm hữu hạn MTV TCETeans tỉnh T. Đến khoảng 07h 40', G điều khiển xe đến Km291+400 Cao tốc M - QL45 thuộc địa phận xã H, tỉnh Thanh Hóa, xe di chuyển ở làn đường cơ giới bên trái tiếp giáp với dải phân cách cứng giữa đường theo chiều thành phố Hà Nội - Thanh Hóa với tốc độ khoảng 74 km/h. Lúc này, G điều khiển xe ô tô chạy đến từ phía sau vừa đi vừa sử

dụng điện thoại nên không chú ý thấy các xe ô tô phía trước lần lượt đi chậm và dừng lại để giữ khoảng cách an toàn do phía trước các phương tiện có vụ va chạm giữa hai xe ô tô (không xác định được 2 phương tiện này). Khi cách đầu xe ô tô Hyundai BKS 30L - 694.54 do anh Hoàng Duy Đ điều khiển đang dừng do bị tắc đường khoảng 200m Giới mới phát hiện thì đạp phanh, nhả phanh liên tục nhưng do xe ô tô đầu kéo chở hàng nặng, khoảng cách gần không kịp giảm tốc độ dẫn đến thân xe quệt vào dải phân cách cứng, đầu xe tiếp tục lao về phía trước đâm va vào đuôi xe ô tô BKS 30L - 694.54 làm xe ô tô của anh Đ bị đẩy về phía trước đâm va vào đuôi xe của xe ô tô Suzuki BKS 30K-228.03 do anh Dương Xuân H1 điều khiển đang dừng ở cùng làn phía trước, làm đầu xe ô tô BKS 30L - 694.54 đâm va dính vào hàng bánh sau của xe sơ mi rơ moóc 24R-017.37 được kéo theo ô tô đầu kéo nhãn hiệu CNHTC màu trắng, BKS 24H-026.62 do anh Cao Tiến M điều khiển ở làn đường xe cơ giới bên phải, đồng thời làm đầu xe ô tô của anh Dương Xuân H1 tiếp tục đâm va vào đuôi xe sơ mi rơ moóc BKS 29R-049.71 được kéo theo ô tô đầu kéo BKS 29H- 707.99 do anh Nguyễn Bá H2 điều khiển đang dừng ở làn đường bên phải. Hậu quả 05 xe ô tô bị hư hỏng và anh Hoàng Tuấn A là người ngồi ở ghế phụ trên xe ô tô BKS 30L-694.54 bị thương tích. Sau khi vụ việc xảy ra, G đã đến Cơ quan CSĐT Công an tỉnh T đầu thú.

Tiến hành khám nghiệm hiện trường, khám nghiệm phương tiện, kiểm tra nồng độ cồn, ma túy đối với G và các lái xe có liên quan, rà soát camera, truy tìm người làm chứng, trưng cầu Phòng K, Công an tỉnh T để giám định dấu vết cơ học đối với vụ việc tai nạn giao thông và Yêu cầu định giá tài sản đối với các phương tiện để xác định thiệt hại.

* Kết quả khám nghiệm hiện trường xác định:

Hiện trường chung là tại Km 291+400 Cao tốc M - QL45 thuộc địa phận xã H, tỉnh Thanh Hóa. Đường cao tốc có dải phân cách cứng làm bằng bê tông phân chia thành 2 chiều đường riêng biệt, vị trí xảy ra tai nạn ở chiều đường B - N, mặt đường trải nhựa bằng phẳng, rộng 8,1m, gần hai bên lề đường có vạch sơn màu trắng, nét liền, rộng 0,2m kẻ mép phần đường xe chạy (vạch 3.1A), lề nhựa bên trái giáp dải phân cách cứng rộng 0,35m, lề nhựa bên phải rộng 0,4m. Lòng trong làn đường xe chạy rộng 6,95m, gồm 2 làn đường rộng 3,4m và vạch sơn màu trắng nét đứt rộng 0,15m phân chia làn đường xe chạy (vạch 2.1). Hiện trường có biển báo “Dải dừng xe khẩn cấp phía trước 1km”. Mở rộng hiện trường về phía Bắc 200m không phát hiện biển báo hiệu đường bộ.

Lấy mép trong (mép phía Đông) vạch sơn 3.1A bên phải làm chuẩn. Lấy mép Đông Nam thành cầu “Hà Long 1” làm điểm mốc. Vị trí các phương tiện, dấu vết được phát hiện, ghi nhận như sau:

Vị trí 1: Hệ thống dấu vết cà trượt, tỳ trượt dài 37,45m tại mặt phía Tây dải phân cách bê tông, vết có chiều B1 - N. Điểm xuất phát vết cách mép chuẩn là 7,5m, điểm kết thúc vết tương ứng vị trí bên trái ba đờ sóc trước xe ô tô đầu kéo BKS: 15C-059.98, cách mép chuẩn là 8,75m. Vết làm xô lệch dải phân cách 1,15m theo chiều T - Đông.

Vị trí 2: Xe ô tô đầu kéo BKS: 15C-059.98 kéo theo sơ mi rơ moóc BKS: 15R-022.83 ở làn đường bên trái và lề nhựa bên trái. Đầu xe ô tô hướng Đông Nam, đuôi sơ mi rơ moóc hướng Bắc. Bên phải trực trước ô tô đầu kéo cách mép chuẩn 6,4m, bên phải trực sau ô tô đầu kéo cách mép chuẩn là 5,1m, bên phải trực sau sơ mi rơ moóc cách mép chuẩn là 4,9m.

Vị trí 3: Xe ô tô BKS: 30L-694.54, đầu xe hướng T, đuôi xe hướng Đông Bắc. Đuôi phải trực trước ở làn đường bên phải, cách mép chuẩn 3,23m. Bên phải trực sau ở làn đường bên trái, cách mép chuẩn 5,25m.

Vị trí 4: Xe ô tô đầu kéo BKS: 24H-026.62 kéo theo sơ mi rơ moóc BKS: 24R-017.37 ở làn đường bên phải. Đầu kéo hướng Đ, đuôi sơ mi rơ moóc hướng Bắc. Bên phải trực trước đầu kéo cách mép chuẩn 0,85m; bên phải trực sau ô tô đầu kéo cách mép chuẩn 0,7m; bên phải trực sau sơ mi rơ moóc cách mép chuẩn 0,55m.

Vị trí 5: Xe ô tô BKS: 30K-228.03, đầu xe hướng Đ, đuôi xe hướng T. Bên phải trực trước ở làn đường bên trái, cách mép chuẩn 5,2m. Bên phải trực sau ở làn đường bên phải, cách mép chuẩn 3,35m.

Vị trí 6: Xe ô tô đầu kéo BKS: 29H-702.99 kéo theo sơ mi rơ moóc BKS: 29R-049.17 ở làn đường bên trái. Đầu xe hướng N, đuôi xe hướng Bắc. Bên phải trực trước đầu kéo cách mép chuẩn là 4,7m; bên phải trực sau đầu kéo cách mép chuẩn là 4,75m; bên phải trực sau sơ mi rơ moóc cách mép chuẩn là 4,85m.

Vị trí 7: Vùng mảnh vỡ và dầu loang trên mặt đường trong diện (16,2x4,8) m. Mép phía Bắc của vùng mảnh vỡ nằm ở làn đường bên trái, cách mép chuẩn là 7,1m.

Đo song song với mép chuẩn theo thứ tự Bắc - N: Điểm xuất phát vết số (1) cách bên phải trực sau sơ mi rơ moóc (2) là 23,8m. Bên phải trực sau sơ mi rơ moóc (2) cách mép phía Bắc vùng mảnh vỡ (7) là 7,35m; cách bên phải trực sau xe ô tô (3) là 14,55m. Bên phải trực sau xe ô tô (3) cách bên phải trực sau sơ mi rơ moóc (4) là 3,8m. Bên phải trực sau sơ mi rơ moóc (4) cách bên phải trực sau xe ô tô (5) là 3,95m. Bên phải trực sau xe ô tô (5) cách bên phải trực sau sơ mi rơ moóc (6) là 3,9m. Điểm xuất phát vết (1) cách điểm mốc 8,3m về phía Đông Nam. (Bút lục số 37-57)

* Kết quả khám nghiệm phương tiện như sau:

- Xe ô tô BKS: 15C-059.98 kéo theo sơ mi rơ moóc BKS: 15R-022.83: Mặt trước ngoài bên phải đầu kéo, mặt và 2 má lốp trước bên phải đầu kéo có các vết cà trượt, tỷ trượt làm mòn sơn màu trắng, mòn xước nứt vỡ nhựa, mòn rách cao su, mòn xước móp méo cong vênh kim loại kích thước (436x155) cm. Các vết có chiều từ trước về sau, từ trái qua phải (tại mặt trước đầu kéo), từ trước về sau từ phải qua trái (tại mặt ngoài đầu kéo), từ ngoài vào tâm (tại lốp). Mặt các vết tại một số vị trí bám dính chất màu đen dạng sơn. Hiện tại vị trí cao nhất của các vết cách mặt đất 175cm.

+ Mặt trước ngoài bên trái đầu kéo, má ngoài lớp trước, mặt ngoài lazang, lớp trước, các ốc cố định lazang lớp trước bên trái đầu kéo, má ngoài lớp ngoài các lớp còn lại bên trái đầu kéo và rơ moóc có các vết cà trượt làm mòn cao su và kim loại, mòn xước nứt vỡ nhựa. Các vết có chiều từ trước về sau (tại đầu kéo), từ ngoài vào tâm từ tâm ra ngoài ngược chiều chuyển động tiến (tại lớp, lazang và ốc cố định lazang). Mặt các vết bám dính chất màu nâu đục dạng bột bê tông. Vị trí cao nhất của các vết cách mặt đất 125cm.

- Xe ô tô BKS 30L - 694.54: Mặt sau trên và mặt ngoài 2 bên đuôi xe, mặt và má ngoài lớp sau bên trái, mặt ngoài lazang lớp sau bên trái có các vết cà trượt làm mòn xước nứt vỡ, bung bật nhựa, vỡ kính chắn gió sau và kính chắn gió cửa sau bên trái, mòn rách cao su, mòn sơn màu đen, mòn xước cong vênh, móp méo, rách kim loại kích thước (360x190)cm. Các vết có chiều từ sau về trước từ phải qua trái (tại đuôi xe), từ ngoài vào tâm (tại lớp và lazang). Hiện tại vị trí cao nhất của các vết cách mặt đất 173cm. Mặt các vết bám dính chất màu trắng dạng sơn.

+ Mặt trước bên ngoài 4/5 bên trái đầu xe có các vết cà trượt làm mòn sơn màu đen, mòn xước nứt vỡ bung bật nhựa, mòn xước cong vênh vỡ móp méo kim loại, thoát dầu máy kích thước (172x132) cm. Các vết có chiều hướng từ trước về sau chéo từ phải qua trái. Mặt các vết bám dính chất màu xanh dạng sơn. Hiện tại các vết cao cách mặt đất 28x160cm.

+ Mặt trước ngoài trên 1/5 bên phải đầu xe, mặt và má ngoài lớp trước bên phải, mặt ngoài lazang lớp trước bên phải có các vết cà trượt, tỳ trượt làm mòn xước nứt vỡ nhựa, mòn xước móp méo kim loại kích thước (127x 132) cm. Các vết có chiều từ trước về sau, từ phải qua trái (tại đầu xe), từ ngoài vào tâm (tại lớp và lazang). Mặt các vết tại vị trí tỳ trượt bám dính chất màu đen dạng cao su. Hiện tại vị trí cao nhất của các vết cách mặt đất 117,5cm.

+ Túi khí hông bên phải bị bung bật.

+ Mặt và má ngoài lớp trước bên trái, mặt ngoài lazang lớp trước bên trái có các vết cà trượt làm mòn cao su và kim loại. Mặt các vết bám dính chất màu nâu dạng bột bê tông.

- Xe ô tô BKS 30K - 228.03: Mặt sau và mặt ngoài bên trái đuôi xe có các vết cà trượt làm mòn sơn màu xanh, mòn xước nứt vỡ bung bật nhựa, mòn xước móp méo rách kim loại, vỡ kính chắn gió sau và kính chắn gió bên trái đuôi xe kích thước (185x125) cm. Các vết có chiều từ sau về trước chéo từ trái qua phải. Các vết cao cách mặt đất 30-155cm.

+ Mặt ngoài bên phải đuôi xe, má ngoài lớp sau bên phải mặt ngoài lazang lớp sau bên phải có các vết cà trượt, tỳ trượt làm mòn xước nứt vỡ nhựa, mòn xước móp méo rách kim loại, mòn cao su kích thước (126x129) cm. Các vết có chiều từ trước về sau, từ phải qua trái (tại đuôi xe), từ ngoài vào tâm từ tâm ra ngoài (tại lớp và lazang), mặt các vết tại vị trí tỳ trượt bám dính chất màu đen dạng cao su. Vị trí cao nhất của các vết cách mặt đất 156cm.

+ Mặt trước trên đầu xe có các vết cà trượt làm mòn xước nứt vỡ bung bật nhựa, mòn xước móp méo cong vênh kim loại kích thước (150x183) cm. Các vết có chiều từ trước về sau, từ dưới lên trên, từ trái qua phải. Hiện tại các vết cao cách mặt đất từ 44-133cm. Các vết làm vỡ kính chắn gió từ trước.

+ Hiện tại 2 túi khí trước bị bung bật.

+ Phương tiện đã bị hư hỏng, không thể kiểm tra được kỹ thuật an toàn phương tiện.

- Sơ mi rô moóc BKS: 29R-049.71 được kéo theo xe ô tô đầu kéo BKS: 29H-702.99: Mặt sau đuôi rô moóc có các vết cà trượt làm mòn xước cong vênh, rách kim loại, mòn cao su phần sau chắn bùn sau bên trái rô moóc kích thước (185x94) cm. Các vết có chiều từ sau về trước, chệch từ phải qua trái. Vị trí cao nhất của các vết cách mặt đất 123cm.

- Sơ mi rô moóc BKS: 24R-017.37 được kéo theo xe ô tô đầu kéo BKS: 24H-026.62: Mặt ngoài dưới phần sau chắn bùn 3 hàng lớp bên trái rô moóc má ngoài lớp ngoài 2 hàng lớp sau bên trái rô moóc có các vết cà trượt làm mòn rách cao su, mòn xước móp méo kim loại kích thước (150x106)cm. Các vết có chiều từ tâm ra ngoài ngược chiều chuyển động tiến (tại lớp và lazang), từ sau về trước, từ trái qua phải (tại chắn bùn). Mặt các vết bám dính chất màu đen dạng sơn. Vị trí cao nhất của các vết cách mặt đất 124cm. Các vết tồn tại ở cả mặt ngoài lazang lớp ngoài 2 hàng lớp sau bên trái rô moóc.

+ Mặt ngoài phần trước chắn bùn 3 hàng lớp bên trái rô moóc, mặt ngoài sàn rô moóc, má ngoài lớp ngoài hàng lớp thứ nhất bên trái rô moóc có các vết cà trượt làm mòn xước kim loại, mòn cao su kích thước (128x123)cm. Các vết có chiều từ ngoài vào tâm (tại lớp). Từ sau về trước (tại chắn bùn và sàn rô moóc). Vị trí cao nhất của các vết cách mặt đất 154,5cm.

+ Phương tiện vẫn có thể hoạt động bình thường sau va chạm.

Tại Kết luận giám định số: 2779/KL-KTHS ngày 04/08/2025 của Phòng K Công an tỉnh T kết luận:

1. Va chạm giữa xe ô tô BKS 15C- 059.98 kéo Rô- moóc BKS 15R- 022.83 với xe ô tô BKS 30L- 694.54: Điểm va chạm đầu tiên: mặt trước bên phải đầu xe ô tô BKS 15C- 059.98 với mặt sau đuôi xe ô tô BKS 30L- 694.54. Tại thời điểm va chạm, xe ô tô BKS 15C- 059.98 ở phía sau, chuyển động cùng chiều và có vận tốc lớn hơn so với xe ô tô BKS 30L- 694.54. Vị trí va chạm nằm tương ứng vùng mảnh vỡ, dầu loang trên mặt đường (7), được thể hiện trong Biên bản khám nghiệm hiện trường và Sơ đồ hiện trường, trên làn đường phía trong của chiều đường theo hướng từ Bắc vào N. Không đủ cơ sở xác định vận tốc của hai phương tiện ngay trước khi xảy ra tai nạn.

2. Va chạm giữa xe ô tô BKS 30L- 694.54 với xe ô tô BKS 30K- 228.03: Điểm va chạm đầu tiên: mặt trước 4/5 bên trái đầu xe ô tô BKS 30L- 694.54 với mặt sau đuôi xe ô tô BKS 30K- 228.03. Tại thời điểm va chạm, xe ô tô BKS 30L- 694.54 ở phía sau, chuyển động cùng chiều và có vận tốc lớn hơn so với xe ô tô

BKS 30K- 228.03. Vị trí va chạm nằm trước (về phía Bắc) vị trí đầu xe ô tô BKS 30L- 694.54 (3), được thể hiện trong Biên bản khám nghiệm hiện trường và Sơ đồ hiện trường, trên làn đường phía trong của chiều đường theo hướng từ Bắc vào N. Không đủ cơ sở xác định vận tốc của hai phương tiện ngay trước khi xảy ra tai nạn.

3. Va chạm giữa xe ô tô BKS 30K- 228.03 với Rơ moóc BKS 29R- 049.71 được kéo theo xe ô tô đầu kéo BKS 29H- 702.99: Điểm va chạm đầu tiên: mặt trước trên đầu xe ô tô BKS 30K- 228.03 với mặt sau đuôi Rơ- moóc BKS 29R- 049.71. Tại thời điểm va chạm, xe ô tô BKS 30K- 228.03 ở phía sau, chuyển động cùng chiều và có vận tốc lớn hơn so với R- moóc BKS 29R- 049.71. Vị trí va chạm nằm tương ứng vị trí đầu xe ô tô BKS 30K- 228.03 (5) và đuôi Rơ- moóc BKS 29R- 049.71 (6), được thể hiện trong Biên bản khám nghiệm hiện trường và Sơ đồ hiện trường, trên làn đường phía trong của chiều đường theo hướng từ Bắc vào N. Không đủ cơ sở xác định vận tốc của hai phương tiện ngay trước khi xảy ra tai nạn.

4. Va chạm giữa xe ô tô BKS 30L- 694.54 với Rơ moóc BKS 24R- 017.37 được kéo theo xe ô tô đầu kéo BKS 24H- 026.62: Điểm va chạm đầu tiên: mặt trước ngoài trên 1/5 bên phải đầu xe ô tô BKS 30L- 694.54 với mặt ngoài dưới phần sau chấn bùm ba hàng lớp bên trái, má ngoài lớp ngoài hai hàng lớp sau bên trái, mặt ngoài L- zăng lớp ngoài hai hàng lớp sau bên trái Rơ- moóc BKS 24R- 017.37. Tại thời điểm va chạm, xe ô tô BKS 30L- 694.54 ở phía bên trái, chuyển động cùng chiều, chệch từ trái sang phải và có vận tốc lớn hơn so với R- moóc BKS 24R- 017.37. Vị trí va chạm nằm tương ứng vị trí bên phải đầu xe ô tô BKS 30L- 694.54 (3), được thể hiện trong Biên bản khám nghiệm hiện trường và Sơ đồ hiện trường, trên làn đường phía ngoài của chiều đường theo hướng từ B vào N. Không đủ cơ sở xác định vận tốc của hai phương tiện ngay trước khi xảy ra tai nạn.

5. Va chạm giữa xe ô tô BKS 30K- 228.03 với R- moóc BKS 24R- 017.37 được kéo theo xe ô tô đầu kéo BKS 24H- 026.62: Điểm va chạm đầu tiên: mặt ngoài bên phải đuôi xe, má ngoài lớp sau bên phải, mặt ngoài L- zăng lớp sau bên phải xe ô tô BKS 30K- 228.03 với mặt ngoài phần trước chấn bùm ba hàng lớp bên trái Rơ- moóc, mặt ngoài bên trái sàn R- moóc và má ngoài lớp ngoài hàng lớp thứ nhất bên trái Rơ- moóc BKS 24R- 017.37. Tại thời điểm va chạm, xe ô tô BKS 30K- 228.03 ở phía bên trái, đuôi xe dịch chuyển từ trái sang phải, từ sau về trước so với hướng của R- moóc BKS 29R- 049.71. Vị trí va chạm nằm tương ứng vị trí bên phải đuôi xe ô tô BKS 30K- 228.03 (5), được thể hiện trong Biên bản khám nghiệm hiện trường và Sơ đồ hiện trường, trên làn đường phía ngoài của chiều đường theo hướng từ B vào N. Không đủ cơ sở xác định vận tốc của hai phương tiện ngay trước khi xảy ra tai nạn.

6. Không phát hiện thấy dấu vết va chạm giữa xe ô tô BKS 15C- 059.98 kéo Rơ- moóc BKS 15R- 022.83 với xe ô tô BKS 29H- 702.99 kéo Rơ- moóc BKS 29R- 049.71.

7. Không phát hiện thấy dấu vết va chạm giữa xe ô tô BKS 15C- 059.98 kéo Rơ- moóc BKS 15R- 022.83 với xe ô tô BKS 24H- 026.62 kéo Rơ- moóc BKS 24R- 017.37.

8. Không phát hiện thấy dấu vết va chạm giữa xe ô tô BKS 15C- 059.98 kéo Rơ- moóc BKS 15R- 022.83 với xe ô tô BKS 30K- 228.03.

9. Không phát hiện thấy dấu vết va chạm giữa xe ô tô BKS 30L- 694.54 với xe ô tô BKS 29H- 702.99 kéo Rơ- moóc BKS 29R- 049.71.

* Tại bản kết luận định giá tài sản số 82/KL-HĐĐG ngày 14/07/2025 của Hội đồng định giá trong tổ tụng hình sự tỉnh Thanh Hóa kết luận: Giá trị tài sản thiệt hại của xe ô tô BKS: 30L-694.54 là: 1.171.304.000đ

* Tại bản kết luận định giá tài sản số 02/KLHĐĐGTS ngày 22/12/2025 của Hội đồng định giá trong tổ tụng hình sự xã H kết luận giá trị thiệt hại tài sản như sau: Xe ô tô BKS: 30K-228.03 là 525.678.000đ; Sơ mi rơ moóc tải chở container BKS: 29R-049.71 là 4.398.000đ; Xe ô tô đầu kéo BKS: 15C-059.98 là 110.663.000đ; Sơ mi rơ móc tải chở container BKS: 24R-017.37 là 1.075.000đ; Công trình đường C - QL45 bị hư hỏng do tai nạn giao thông là 15.600.000đ. Tổng giá trị thiệt hại (trừ xe ô tô đầu kéo BKS: 15C-059.98) là 1.718.055.000đ.

* Tại kết luận giám định số 6661/KL-KTHS ngày 08/09/2025 của V, Bộ C kết luận: Tổng tỷ lệ phần trăm tổn thương cơ thể của Hoàng Tuấn A tại thời điểm giám định là 23%.

* Kết quả kiểm tra an toàn kỹ thuật xe ô tô của Cơ sở đăng kiểm 3602S Sở xây dựng tỉnh Thanh Hóa ngày 27/11/2025 như sau:

1. Hệ thống phanh của xe ô tô BKS: 15C-059.98 là phanh khí nén với nguyên lý phanh khí nén sử dụng năng lượng của khí nén áp suất cao để điều khiển guốc phanh ép vào tang trống tạo ra ma sát giúp xe dừng lại.

2. Cơ sở đăng kiểm không có chức năng và cơ sở khoa học nên không trả lời “Hệ thống phanh của xe ô tô đầu kéo BKS 15C-059.98 trước và trong tai nạn có hư hỏng hay không?”

3. Tại thời điểm kiểm tra sau tai nạn thực tế: Do hệ thống điện, két nước, bình nhiên liệu bị méo mó, rò rỉ nên không khởi động được (khởi động ảnh hưởng đến an toàn của xe và người kiểm tra) nên không có khí nén để điều khiển phanh. Vì vậy, chỉ kiểm tra phương tiện về kết cấu và tình trạng lắp đặt không kiểm tra sự làm việc của phanh. Về tình trạng hệ thống phanh của phương tiện: Vị trí, tình trạng bàn đạp phanh; Vị trí cần hoặc cơ cấu phanh đỗ; Sự làm việc của máy nén khí; Tình trạng bình chứa khí nén; Bầu phanh và các van của hệ thống phanh đều đầy đủ, lắp đặt chắc chắn, đúng kiểu loại; Các ống dẫn động phanh đầy đủ. Tại bầu phanh cầu 1 bên phụ (theo chiều tiến của xe) ống dẫn động bị gãy.

* Về dữ liệu tốc độ giám sát hành trình thể hiện: Xe ô tô đầu kéo BKS 15C-059.98 được lắp thiết bị giám sát tốc độ, định vị hành trình và lắp camera hành trình. Kết quả trích xuất dữ liệu tốc độ xác định trước khi xảy ra va chạm phương tiện giảm dần tốc độ từ 74km/h, đến khi xảy ra va chạm là 0km/h.

Tại Bản án hình sự sơ thẩm số: 30/2026/HS-ST ngày 08/5/2026, Tòa án nhân dân khu vực 6 - tỉnh Thanh Hoá đã quyết định: Tuyên bố bị cáo Bùi Văn G

phạm tội “Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ”. Căn cứ vào điểm c, khoản 3, khoản 5, Điều 260; điểm b, s, khoản 1, khoản 2 Điều 51; Điều 38 của BLHS, xử phạt bị cáo 07 năm tù. Cấm bị cáo hành nghề lái xe trong thời hạn 01 năm kể từ ngày chấp hành xong hình phạt tù. Ngoài ra, còn xử lý vật chứng, tính án phí và tuyên quyền kháng cáo theo quy định của pháp luật.

Ngày 19/5/2026, bị cáo có đơn kháng cáo cho rằng việc bị cáo phạm tội để xảy ra tai nạn là do xe bị cáo điều khiển xảy ra sự cố ngoài mong muốn, xin giảm nhẹ hình phạt. Tại phiên tòa phúc thẩm bị cáo giữ nguyên yêu cầu kháng cáo và khai nhận như đã khai tại Cơ quan điều tra và phiên tòa sơ thẩm, đề nghị giảm nhẹ hình phạt với lý do: Sau khi xảy ra vụ tai nạn bị cáo đầu thú; trong quá trình điều tra và tại phiên tòa bị cáo thành khẩn khai báo, ăn năn hối cải; bị cáo có hoàn cảnh gia đình khó khăn, là lao động chính trong gia đình, bị cáo tự nguyện khắc phục cho các bị hại và được bị hại xin giảm nhẹ hình phạt.

Đại diện Viện kiểm sát nhân dân tỉnh Thanh Hoá trình bày quan điểm: Căn cứ vào tính chất nguy hiểm của hành vi phạm tội, các tình tiết giảm nhẹ mà bị cáo được hưởng, cấp sơ thẩm quyết định về tội danh, mức hình phạt đối với bị cáo là có căn cứ, đúng pháp luật. Tại phiên tòa phúc thẩm bị cáo không xuất trình thêm được tình tiết giảm nhẹ mới, vì vậy đề nghị HĐXX căn cứ điểm a khoản 1 Điều 355, Điều 356 của BLTTHS, không chấp nhận kháng cáo của bị cáo, giữ nguyên bản án hình sự sơ thẩm số 30/2026/HS-ST ngày 08/5/2026 của Tòa án nhân dân khu vực 6 - Thanh Hoá.

Bị cáo giữ nguyên ý kiến như đơn kháng cáo, không bào chữa và tranh luận gì, lời nói cuối cùng xin Hội đồng xét xử xem xét giảm nhẹ hình phạt.

NHẬN ĐỊNH CỦA TÒA ÁN:

Trên cơ sở nội dung vụ án, căn cứ vào các tài liệu có trong hồ sơ vụ án đã được tranh tụng tại phiên tòa, Hội đồng xét xử nhận định như sau:

[1] Về hình thức: Đơn kháng cáo của bị cáo Bùi Văn G làm trong thời hạn luật định, đơn hợp lệ nên được Hội đồng xét xử xem xét và giải quyết theo trình tự phúc thẩm.

[2] Về hành vi, quyết định tố tụng của Cơ quan tiến hành tố tụng, người tiến hành tố tụng: Quá trình điều tra, truy tố, xét xử sơ thẩm đã thực hiện đúng về thẩm quyền, trình tự, thủ tục quy định của Bộ luật Tố tụng hình sự. Quá trình điều tra và tại phiên tòa sơ thẩm và phúc thẩm, bị cáo và người tham gia tố tụng khác không có ý kiến hoặc khiếu nại gì. Do đó, các hành vi, quyết định tố tụng của Cơ quan tiến hành tố tụng, người tiến hành tố tụng đã thực hiện đều hợp pháp.

[3] Về nội dung: Quá trình xét hỏi và tranh luận tại phiên tòa, cơ sở khẳng định: Khoảng 07h 40' ngày 05/7/2025, tại Km291+400 đường C - Quốc lộ D thuộc địa phận xã H, tỉnh Thanh Hóa, bị cáo Bùi Văn G điều khiển xe ô tô đầu kéo BKS 15C-059.98 kéo theo sơ mi rơ moóc BKS 15R-022.83 lưu thông theo hướng Hà Nội - Thanh Hóa. Trong quá trình điều khiển phương tiện, bị cáo vừa lái xe vừa sử

dụng điện thoại di động, không chú ý quan sát, không giữ khoảng cách an toàn đối với các phương tiện đang lưu thông và dừng phía trước, dẫn đến đâm va vào phía sau xe ô tô BKS 30L-694.54 do anh Hoàng Duy Đ điều khiển đang dừng phía trước cùng chiều. Sau va chạm, xe ô tô biển kiểm soát 30L-694.54 tiếp tục va chạm với xe ô tô BKS 30K-228.03 do anh Dương Xuân H1 điều khiển và các phương tiện khác đang dừng phía trước. Hậu quả làm anh Hoàng Tuấn A là người ngồi trên xe ô tô biển kiểm soát 30L-694.54 bị tổn thương cơ thể 23%; 05 phương tiện bị hư hỏng, tổng giá trị thiệt hại về tài sản là 1.718.055.000đ. Lời khai nhận của bị cáo tại Cơ quan điều tra cũng như tại phiên tòa là phù hợp với nhau, phù hợp với lời khai của người đại diện hợp pháp của bị hại, người có quyền lợi nghĩa vụ liên quan, lời khai của người làm chứng về thời gian, địa điểm. Mặc dù bị cáo có ý kiến cho rằng tai nạn xảy ra là do xe của bị cáo gặp sự cố ngoài ý muốn, tuy nhiên, căn cứ vào các kết luận giám định cùng các tang vật đã thu giữ, các tài liệu chứng cứ khác được thu thập khách quan đúng pháp luật có trong hồ sơ vụ án có đủ cơ sở kết luận:

Hành vi nêu trên của bị cáo Bùi Văn G đã vi phạm khoản 6 Điều 9; khoản 1 và điểm b khoản 3 Điều 12 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ đồng thời vi phạm Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ. Tòa án cấp sơ thẩm đã xét xử bị cáo về tội “Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ” theo điểm c khoản 3 Điều 260 của BLHS là có căn cứ, đúng người, đúng tội, đúng pháp luật.

[4] Đối với yêu cầu kháng cáo xin giảm nhẹ hình phạt của bị cáo, xét thấy: Hành vi phạm tội của bị cáo là nguy hiểm cho xã hội, trực tiếp xâm phạm đến an toàn công cộng, sự hoạt động bình thường của các phương tiện giao thông đường bộ, tính mạng của con người, tài sản của người khác, gây mất trật tự trị an tại địa phương, làm quần chúng nhân dân bất bình và lo lắng khi tham gia giao thông.

Xét tính chất của vụ án là rất nghiêm trọng, hành vi phạm tội được thực hiện do lỗi vô ý vì cẩu thả. Bị cáo sử dụng điện thoại di động khi điều khiển xe ô tô đầu kéo là nguồn nguy hiểm rất cao độ, tham gia giao thông trên đường cao tốc, không chú ý quan sát, không giảm tốc độ để có thể dừng lại một cách an toàn khi gặp chướng ngại và không giữ khoảng cách an toàn đối với các phương tiện đang lưu thông cùng chiều, dẫn đến vụ tai nạn giao thông gây thiệt hại về tài sản với tổng giá trị 1.718.055.000đ và gây thương tích 23% cho anh Hoàng Tuấn A. Hành vi của bị cáo không những xâm phạm đến trật tự an toàn giao thông đường bộ mà còn xâm phạm đến sức khỏe, tài sản của người khác được pháp luật bảo vệ, gây ảnh hưởng xấu đến tình hình trật tự, an toàn xã hội. Thể hiện ý thức chấp hành pháp luật về giao thông đường bộ của bị cáo còn hạn chế, không tuân thủ đầy đủ các quy tắc bảo đảm an toàn khi tham gia giao thông trên đường cao tốc.

Tòa án cấp sơ thẩm đã căn cứ vào tính chất, mức độ nguy hiểm của hành vi phạm tội, các tình tiết giảm nhẹ trách nhiệm hình sự và nhân thân của bị cáo để xử phạt bị cáo 07 năm tù là có căn cứ. Mức hình phạt mà Tòa án cấp sơ thẩm đã áp dụng là tương xứng với tính chất, mức độ hậu quả do hành vi phạm tội của bị cáo gây ra. Tại cấp phúc thẩm, bị cáo không xuất trình thêm được tình tiết giảm nhẹ

mới, vì vậy, không có căn cứ chấp nhận kháng cáo xin giảm nhẹ hình phạt của bị cáo.

[5] Về án phí: Kháng cáo không được chấp nhận nên bị cáo phải chịu án phí hình sự phúc thẩm.

Vì các lẽ trên,

QUYẾT ĐỊNH:

1. *Căn cứ vào:* Điểm a khoản 1 Điều 355; Điều 356 của BLTTHS, không chấp nhận nội dung đơn kháng cáo của bị cáo Bùi Văn G, giữ nguyên Bản án hình sự sơ thẩm số: 30/2026/HS-ST ngày 08/5/2026 của Tòa án nhân dân khu vực 6 - Thanh Hoá.

Căn cứ điểm c khoản 3, khoản 5 Điều 260; điểm b, điểm s khoản 1, khoản 2 Điều 51; Điều 38 của BLHS. Điều 136 của BLTTHS; Nghị quyết số 326/2016/UBTVQH14:

2. *Tuyên bố:* Bị cáo Bùi Văn G phạm tội “Vi phạm quy định về tham gia giao thông đường bộ”.

3. *Xử phạt:* Bị cáo Bùi Văn G 07 (bảy) năm tù. Thời hạn chấp hành hình phạt tù tính từ ngày tạm giữ: 05/7/2025.

4. *Án phí:* Bị cáo Bùi Văn G phải chịu 200.000đ án phí hình sự phúc thẩm.

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

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

Nơi nhận:

- VKSND tỉnh Thanh Hoá (P7);
- Công an tỉnh Thanh Hoá;
- VKSND khu vực 6;
- THADS tỉnh Thanh Hoá;
- Bị cáo; Người tham gia tố tụng;
- Lưu: HSVA; Toà Hình sự; HCTP.

**T/M HỘI ĐỒNG XÉT XỬ PHÚC THẨM
THẨM PHÁN - CHỦ TỌA PHIÊN TÒA**

(đã ký)

Ngô Thị Hà