

# TAI NẠN GIAO THÔNG - SỰ TIẾP CẬN VỀ MẶT LÝ LUẬN

Đại tá, PGS, TS. Hoàng Đình Ban

*Phó Viện trưởng Viện Khoa học Cảnh sát - Học viện Cảnh sát nhân dân*

Tai nạn giao thông (TNGT) có tác hại rất lớn đối với xã hội, vì luôn gây ra những thiệt hại nhất định về tính mạng, sức khỏe con người và tài sản. TNGT là hiểm họa của tất cả các nước trên thế giới; kể cả ở những nước có kết cấu hạ tầng giao thông, phương tiện giao thông và năng lực tổ chức giao thông khoa học, hiện đại. Trên thực tế, diễn biến tình hình TNGT luôn phụ thuộc vào khả năng phòng ngừa, ngăn chặn của mỗi quốc gia. Vì vậy, mọi quốc gia đang phải nỗ lực tìm kiếm cho mình những giải pháp hữu hiệu để ngăn chặn hiểm họa này.

## 1. TAI NẠN GIAO THÔNG VÀ NHỮNG DẤU HIỆU CƠ BẢN ĐỂ NHẬN BIẾT

TNGT là hiện tượng xã hội xuất hiện cùng với hoạt động giao thông vận tải của con người. Với những tiến bộ của khoa học kỹ thuật, con người từ chỗ đi lại, di chuyển chủ yếu bằng đôi chân, đến. Khoa học công nghệ phát triển đã giải phóng đôi chân con người, cho họ làm quen và sử dụng phương tiện tham gia giao thông phục vụ nhu cầu đi lại, sinh hoạt, vận tải hàng hoá... Song, từ đây đặt ra cho con người hiểm họa do TNGT gây ra. Từ chỗ chỉ là những sự kiện hiếm hoi, ít thấy, hậu quả không đáng kể, trở nên phổ biến và là nguồn nguy hiểm đe dọa tính mạng, sức khỏe con người và tài sản. Với bản chất là i tai nạn xã hội phát sinh trong hoạt động giao thông vận tải, TNGT vừa thể hiện những đặc tính cơ bản bao trùm nhất của tai nạn nói chung là “tính bất ngờ, rủi ro, nằm ngoài ý muốn chủ quan của con người về hậu quả xảy ra”; vừa thể hiện những đặc điểm gắn liền với tính chất hoạt động giao thông vận tải (quy tắc giao thông, tiêu chuẩn kỹ thuật an toàn của kết cấu hạ tầng và phương tiện giao thông, cũng như trình độ chuyên môn và ý thức chấp hành Luật giao thông của người tham gia giao thông...). Điều đó cho thấy, TNGT chỉ có thể xảy ra khi các đối tượng đang tham gia hoạt động giao thông, nhưng vì một lý do nào đó, đã bất ngờ gây ra những hậu quả nhất định cho xã hội bằng chính các hoạt động giao thông của mình. được khái niệm như sau:

*Tai nạn giao thông là sự việc bất ngờ, xảy ra ngoài ý muốn chủ quan của con người 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; do chủ quan, vi phạm quy tắc an toàn giao thông hoặc gặp phải các tình huống, sự cố đột xuất không kịp phòng tránh đã gây ra thiệt hại nhất định về người và tài sản,*

*Một là, TNGT trực tiếp xâm hại đến các quan hệ xã hội được pháp luật bảo vệ.*

Các quan hệ xã hội mà TNGT trực tiếp xâm hại, không những được pháp luật hành chính, luật dân sự bảo vệ mà trong một số trường hợp đặc biệt do người tham gia giao thông vi phạm các quy tắc an toàn giao thông gây hậu quả nghiêm trọng hoặc đặc biệt nghiêm trọng thuộc chương XIX các tội phạm xâm phạm an toàn công cộng, trật tự công cộng năm 2009 (Điều 202 đến điều 215) sửa đổi bổ sung BLHS năm 1999, thì các quan hệ xã hội đó còn được pháp luật hình sự bảo vệ (người gây TNGT trong các trường hợp này bị truy cứu trách nhiệm hình sự). Trong trường hợp như vậy, mặc dù dưới góc độ tội phạm học, vụ việc đó đã cấu thành tội phạm, cần được điều tra, xử lý theo quy định của pháp luật hình sự. Song trước hết, nó vẫn được nhìn nhận, đánh giá là một vụ TNGT với đầy đủ đặc điểm, dấu hiệu để nhận biết về vụ tai nạn.

*Hai là*, TNGT được thực hiện bởi hành vi cụ thể của con người (các hành vi này có thể vi phạm hoặc không vi phạm các quy định của luật giao thông), nhưng trên thực tế nó đã trực tiếp hoặc gián tiếp gây ra những thiệt hại nhất định.

Trong vụ TNGT, hậu quả gây ra là yếu tố bắt buộc, là cấu thành cơ bản của vụ TNGT và nó phải có mối quan hệ nhân quả với các hành vi gây tai nạn của một chủ thể nào đó. Vì vậy, việc xem xét hậu quả của vụ tai nạn là cơ sở để xác định: trên thực tế vụ TNGT đã xảy ra chưa? Ai là người thực hiện hành vi gây tai nạn? Tính chất mức độ nguy hiểm của vụ TNGT là “đáng kể” hay “chưa đáng kể”? Cần truy cứu trách nhiệm hình sự hay xử lý hành chính với những người có lỗi trong vụ tai nạn. Đáng chú ý, trong vụ TNGT hậu quả phải hoàn toàn mang tính bất ngờ, “ngẫu nhiên”, nằm ngoài ý muốn chủ quan của cả người gây tai nạn, người bị hại và những người xung quanh (trừ trường hợp buộc phải gây tai nạn trong các “tình thế cấp thiết” theo luật định). Đây là cơ sở khoa học để phân biệt sự khác nhau giữa vụ TNGT với một số tội phạm cố ý có liên quan đến hoạt động giao thông (giết người, cố ý gây thương tích, cố ý huỷ hoại tài sản... bằng các phương tiện giao thông).

*Ba là*, Chủ thể trực tiếp thực hiện hành vi cuối cùng trong vụ tai nạn phải là các đối tượng đang tham gia hoạt động giao thông và hậu quả xảy ra phải do chính hoạt động giao thông cụ thể của họ gây nên.

Trong thực tế, một vụ TNGT xảy ra thường do những nguyên nhân khách quan, chủ quan khác nhau, đan xen cùng tác động đến việc hình thành một vụ TNGT. Vì vậy, việc xác định lỗi của các bên liên quan đến vụ tai nạn và nhất là xác định chủ thể trực tiếp thực hiện hành vi cuối cùng trong vụ TNGT, có ý nghĩa đặc biệt quan trọng để xác định đó có phải là vụ TNGT hay không? Ai là người có lỗi trong vụ tai nạn? Hiện nay, khi phân tích diễn biến của vụ TNGT, nhiều người vẫn đồng nhất giữa

người thực hiện hành vi cuối cùng trong vụ tai nạn với người có lỗi trong vụ tai nạn đó. Nhận định như vậy sẽ dẫn đến việc phân tích sai quá trình diễn biến của vụ tai nạn và quy kết trách nhiệm sai cho các bên có liên quan đến vụ tai nạn. Chẳng hạn, một cháu bé trèo lên nóc xe ô tô đang đỗ đúng luật ở bên đường, chẳng may trượt chân ngã xuống đường. Rõ ràng đã hình thành vụ tai nạn, nhưng đó không phải là vụ TNGT, vì việc ngã của cháu bé không phải do một hoạt động giao thông cụ thể nào đó gây ra hoặc cũng tương tự như vậy, một người bất ngờ xuất hiện sau vật cản chạy sang đường, nhưng lại bị tác động vật chất khác gây chấn thương (gạch, đá ném, thủy tinh, rác đổ vào đầu...), tai nạn đã xảy ra, nhưng đó cũng không phải là TNGT. Song cũng ở trong các trường hợp tương tự như vậy, Nếu họ bị các phương tiện giao thông, đang hoạt động, do không kịp phòng tránh đâm phải, thì đó lại là vụ TNGT. Rõ ràng trong các trường hợp như vậy, người điều khiển phương tiện giao thông là người thực hiện hành vi cuối cùng trong vụ TNGT, nhưng theo luật định, họ không có lỗi trong vụ TNGT đó (sự kiện bất ngờ). Như vậy, chủ thể của vụ TNGT có thể là bất kỳ ai đang hoạt động giao thông gây ra.

*Bốn là*, Đối tượng gây TNGT chỉ có lỗi vô ý hoặc không có lỗi khi thực hiện hành vi gây tai nạn.

Theo quy định của pháp luật: *“Lỗi là thái độ tâm lý của một người đối với hành vi nguy hiểm cho xã hội và đối với hậu quả do hành vi đó gây ra được biểu hiện dưới hình thức cố ý hoặc vô ý”*. Đồng thời, xuất phát từ bản chất của TNGT là sự việc xảy ra bất ngờ, ngoài ý muốn chủ quan của con người nên các yếu tố như: thời gian, địa điểm gây TNGT và TNGT gây ra cho ai, thiệt hại như thế nào... đều mang tính ngẫu nhiên, không biết trước được. Người gây ra TNGT trước đó hoàn toàn không có động cơ, mục đích gây ra TNGT. Tuy nhiên, TNGT luôn gắn liền và chịu sự chi phối bởi các hoạt động có ý thức của các bên có liên quan đến vụ TNGT. Thông thường, khi vụ TNGT xảy ra, trừ một số trường hợp thuộc “tình thế cấp thiết” người gây TNGT không có lỗi, còn phần lớn đều do sự chủ quan, cầu thả, không chấp hành Luật Giao thông của các đối tượng tham gia giao thông. Họ nhận thức được điều đó nhưng vì “chủ quan, cầu thả, quá tự tin” cho rằng TNGT không xảy ra hoặc họ có thể phát hiện và xử lý kịp thời các tình huống đột xuất. Chính vì vậy, khi TNGT xảy ra, họ hoàn toàn bất ngờ (và vụ TNGT cũng nằm ngoài sự mong muốn của người khác... Trong những trường hợp này họ đã gây ra TNGT do lỗi vô ý vì “cầu thả” hoặc “quá tự tin”.

Trên đây là những đặc tính cơ bản của TNGT. Những đặc tính đó luôn có mối quan hệ chặt chẽ với nhau, tạo thành một cấu trúc ổn định, khắc họa rõ nét những dấu hiệu mang tính bản chất của TNGT. Đồng thời, đây cũng là cơ sở khoa học để

xác định chính xác những vấn đề cần chứng minh, kết luận trong quá trình điều tra làm rõ vụ TNGT.

## **2. ĐẶC ĐIỂM CƠ BẢN CỦA TAI NẠN GIAO THÔNG**

*Một là*, TNGT thường xảy ra bất ngờ, diễn biến nhanh.

Đặc điểm này gây khó khăn rất lớn cho quá trình điều tra vì tai nạn xảy ra bất ngờ, nhanh chóng nên sự ghi nhớ, chứng kiến của những người liên quan đến tai nạn, người biết việc rất hạn chế. Mặt khác, những người chứng kiến, người biết việc hầu hết cũng là những người tham gia giao thông nên họ ít có điều kiện ở lại hiện trường cũng gây khó khăn rất lớn cho việc tìm, chọn người chứng kiến của vụ tai nạn. Quá trình điều tra làm rõ nguyên nhân, diễn biến của vụ tai nạn, từ điểm chạm đầu tiên đến thể cuối cùng... đòi hỏi phải chính xác, do vậy cán bộ điều tra phải hết sức thận trọng nghiên cứu hiện trường, lời khai của những người có liên quan, người biết việc hoặc chứng kiến vụ tai nạn... để có kết luận chính xác. Trong nhiều trường hợp cán bộ điều tra phải gọi nêu những tình tiết theo quá trình diễn biến của vụ tai nạn từ thời điểm đầu tiên (điểm nhận thức, phản xạ với tình huống xảy ra. đến điểm chạm đầu tiên; điểm đẩy kéo nhau khi kết thúc vụ tai nạn (thể cuối cùng) để những người có liên quan, chứng kiến vụ tai nạn nhớ lại, hồi tưởng lại và khai báo chính xác, đúng sự thật.

*Hai là*, hiện trường vụ TNGT dễ bị thay đổi, xáo trộn, biến dạng.

Địa điểm xảy ra TNGT thường trên mặt đường bộ, đường sắt, đường ngang... hay mặt nước (TNGT đường thủy) nơi có nhiều phương tiện và người tham gia giao thông qua lại, hiện trường dễ bị xê dịch, xáo trộn, dấu vết vật chứng dễ bị mờ nhoà, biến dạng hoặc bị tiêu huỷ hoàn toàn. Nhất là tai nạn đường thủy do xảy ra trên mặt nước nên dòng chảy đã xoá gần như toàn bộ hiện trường. Phương tiện tàu thuyền... bị đắm nằm sâu dưới mặt nước... gây khó khăn rất lớn cho công tác bảo vệ, khám nghiệm hiện trường, công tác thu thập bảo quản dấu vết, tài liệu, vật chứng. Mặt khác do xảy ra trên đường giao thông nên tai nạn dễ dẫn đến tình trạng ùn tắc cản trở giao thông. Lợi dụng đặc điểm này mà trong một số vụ TNGT (nhất là khi nạn nhân đã chết hoặc trong tình trạng hôn mê) người gây tai nạn sẽ có thể có các hành vi xê dịch hiện trường, xoá dấu vết để che giấu lỗi hoặc đổ lỗi cho nạn nhân, cho hoàn cảnh khách quan... Hành vi này bao giờ cũng để lại những sơ hở, thiếu sót trên hiện trường và ngay cả trong nội dung lời khai của họ, do vậy, nếu cán bộ điều tra nghiên cứu kỹ hiện trường, dấu vết, vật chứng, lời khai kết hợp với kinh nghiệm của mình có thể phát hiện được thông qua những mâu thuẫn trên hiện trường và trong các lời khai đó.

*Ba là*, người chứng kiến hoặc biết việc trong TNGT thường không chứng kiến đầy đủ từ đầu đến cuối vụ tai nạn và ít có điều kiện có mặt lâu ở hiện trường để giúp đỡ cơ quan chức năng điều tra làm rõ.

Do đặc điểm TNGT thường xảy ra bất ngờ, diễn biến nhanh vì vậy ít người có điều kiện (kể cả các bên liên quan đến vụ tai nạn) chứng kiến đầy đủ chính xác quá trình diễn biến của một vụ tai nạn. Hơn nữa những người chứng kiến đó phần lớn họ là những người cùng tham gia giao thông hoặc bất ngờ có mặt ở hiện trường, ít có điều kiện chứng kiến toàn bộ vụ tai nạn, ở lâu tại hiện trường để giúp đỡ cơ quan pháp luật giải quyết hậu quả vụ tai nạn. Đặc biệt trong các vụ TNGT đường thủy do xảy ra trên địa bàn sông, biển... xa vùng dân cư, ít người qua lại nên việc phát hiện người làm chứng người biết sự việc gặp nhiều khó khăn, nhiều vụ không có người chứng kiến, biết sự việc... Công tác phát hiện vụ tai nạn, cứu hộ, giúp đỡ người bị nạn thường chậm, không kịp thời và gặp nhiều khó khăn.

*Bốn là*, hậu quả của TNGT trong một số trường hợp thường kéo dài và khó xác định chính xác thiệt hại cụ thể xảy ra.

Hậu quả của vụ TNGT thường có hai dạng thiệt hại cơ bản là thiệt hại về người (sức khoẻ, tính mạng) và thiệt hại về tài sản (hàng hoá, phương tiện...). Cả hai dạng này thường khó xác định được ngay sau khi tai nạn xảy ra mà phải nhờ vào kết quả đánh giá của nhiều cơ quan có liên quan, khả năng điều trị của các cơ sở y tế nơi cấp cứu nạn nhân... do đó thường bị kéo dài và thiếu tính khách quan, chính xác vì chịu sự tác động của nhiều yếu tố. Khi tiến hành lấy lời khai, các bên có liên quan đến vụ tai nạn cũng thường có xu hướng khai tăng những thiệt hại về phía mình và giảm thiệt hại cho phía còn lại. Trong một số trường hợp cụ thể hậu quả của vụ tai nạn có thể kéo dài kéo dài khó xác định chính xác ngay.

#### **4. DIỄN BIẾN CỦA MỘT VỤ TAI NẠN GIAO THÔNG**

Nghiên cứu quá trình hình thành, diễn biến của một vụ TNGT, hiểu rõ những đặc điểm của vụ tai nạn giao thông qua đó có thể khái quát thành những đặc trưng chung cho các vụ TNGT có ý nghĩa rất quan trọng trong việc xác định chính xác nguyên nhân, điều kiện xảy ra tai nạn; lỗi của người gây ra tai nạn. Mỗi vụ TNGT (đường bộ, đường sắt, đường thủy) xảy ra có thể diễn biến khác nhau. Nhưng thông thường trải qua các giai đoạn và thời điểm cụ thể như sau:

##### **4.1. Giai đoạn người tham gia giao thông có thể nhận thức về một vụ tai nạn giao thông**

Là giai đoạn đầu của vụ tai nạn giao thông, những người tham gia giao thông quan sát có thể nhận biết được nguy cơ một vụ tai nạn giao thông có thể xảy ra, họ

có thể nhận thức hoặc cảm nhận một hiện tượng khác thường hoặc bất ngờ có thể sắp xảy ra nguy hiểm.

Ở giai đoạn này, người tham gia giao thông chưa kịp đưa ra quyết định xử lý tình huống. Họ chỉ mới nhận thức được có phương tiện ngược chiều hoặc phía trước xuất hiện chướng ngại vật... Giai đoạn này diễn ra trong khoảng thời gian ngắn 0,2 giây.

#### **4.2. Giai đoạn người tham gia giao thông nhận thức nguy cơ vụ tai nạn sắp xảy ra và các tác động xử lý**

Giai đoạn nhận thức hoặc có thể gọi là “giai đoạn phản xạ”. Tại giai đoạn này những người tham gia giao thông đã thực sự nhận thức được một nguy cơ, một hiện tượng khác thường sắp xảy ra. Họ biết phải xử lý tình huống và bắt đầu xử lý (có phản xạ) như đạp phanh, kéo hãm, vòng tránh...

Giai đoạn phản xạ thường diễn ra qua 3 giai đoạn cụ thể:

Giai đoạn thứ nhất: Sau khi người điều khiển phương tiện nhận thức có nguy hiểm (0,2 giây), thần kinh trung ương chỉ đạo đạp phanh hoặc kéo tay kéo hãm (0,6 giây).

Như vậy từ khi thấy nguy hiểm đến khi người điều khiển phương tiện có phản xạ mất 0,8 giây. Giai đoạn này phương tiện vẫn chuyển động.

Giai đoạn thứ hai: Là giai đoạn từ khi người điều khiển phương tiện có phản xạ đạp phanh, kéo hãm, vòng tránh đến khi phanh hãm có tác dụng làm cho các bánh xe ngừng quay mất 0,2 giây. Giai đoạn này phương tiện vẫn chuyển động.

Giai đoạn thứ ba: Mặc dù bộ phận phanh hãm đã có hiệu lực (bánh xe ngừng quay) nhưng do lực quán tính làm cho phương tiện tiếp tục bị đẩy, trượt trên đường tạo nên những vết trượt, vết phanh để lại hiện trường.

Vết trượt, vết phanh dài hay ngắn phụ thuộc vào nhiều yếu tố như: tốc độ; trọng lượng hàng hóa; phản xạ của người điều khiển; chất lượng phanh; mặt đường (nhựa, đá, khô, ướt; đường ray...).

#### **4.3. Điểm không lối thoát**

Đây là thời điểm người tham gia giao thông mặc dù đã cố gắng để ngăn chặn vụ tai nạn, nhưng không thể ngăn chặn được tai nạn đã xảy ra.

Ví dụ: Một xe du lịch chạy với tốc độ 60 km/h khi phát hiện chướng ngại vật đạp phanh đến khi dừng hẳn lại diễn ra như sau:

+ Giai đoạn nhận thức (0,2 giây) = 3,33 m

+ Giai đoạn phản xạ (0,6 giây) = 9,99 m

+ Sau thời gian phanh làm việc (0,2 giây) = 3,33 m

+ Vết phanh theo công thức = 30,87 m

Cộng: 47,52 m

Như vậy Nếu người điều khiển phương tiện phát hiện chướng ngại vật ở cự ly xa hơn 49,52 mét (đường phanh 47,52 mét + khoảng cách an toàn 2m) tai nạn sẽ không xảy ra. Những trường hợp chướng ngại vật được phát hiện trong khoảng cách dưới 47,52 m thì tai nạn có thể xảy ra.

#### **4.4. Điểm chạm đầu tiên**

Sau khi trải qua hàng loạt yếu tố về mặt nhận thức của người có liên quan đến vụ tai nạn và kết thúc bằng điểm không lối thoát sẽ dẫn tới tất yếu một vụ TNGT xảy ra (xảy ra quá trình đâm va giữa các bên có liên quan). Trong quá trình đâm va đó, sự va chạm đầu tiên bao giờ cũng để lại trong không gian vụ tai nạn những dấu vết cụ thể giúp cán bộ điều tra xác định chính xác vị trí và chiều hướng đâm va của các bên có liên quan trong vụ TNGT. Đây là điểm các bên liên quan đến tai nạn chạm vào nhau đầu tiên khi tai nạn xảy ra.

Điểm chạm đầu tiên trong vụ TNGT là hệ thống các dấu vết phản ánh sự va chạm lẫn đầu giữa các phương tiện giao thông với nhau hoặc giữa phương tiện giao thông với người, đồ vật... có liên quan đến vụ tai nạn.

Điểm chạm đầu tiên luôn để lại các dấu vết trên các phương tiện, trên đường và trên người có liên quan đến tai nạn. Do vậy, việc điều tra, xác định chính xác điểm chạm đầu tiên của vụ tai nạn, có ý nghĩa rất quan trọng trong việc xác định lỗi và trách nhiệm của các bên có liên quan đến vụ tai nạn.

#### **4.5. Giai đoạn đẩy nhau**

Đây là giai đoạn các bên có liên quan đến vụ tai nạn đã chạm vào nhau rồi cùng đẩy nhau đi một khoảng cách và chiều hướng nhất định tùy theo lực tác động của các phương tiện gây tai nạn.

Ở giai đoạn này thường xảy ra quá trình liên kết (cùng đẩy nhau đi) và quá trình giải quyết (sau khi cùng đẩy nhau đi, mỗi bên sẽ di chuyển đi mỗi nơi và dừng hẳn lại); thường để lại dấu vết cày, trượt, xước trên mặt đường, bong tróc sơn, va đập trên các phương tiện có liên quan đến tai nạn.

#### **4.6. Thế cuối cùng**

Là thời điểm do không còn một lực nào nữa tác động nên các bên liên quan đến tai nạn đã dừng hẳn lại, thường để lại dấu vết trên đường, dầu mỡ...

Thế cuối cùng và toàn bộ dấu vết phát sinh, hình thành qua các giai đoạn, thời điểm xảy ra vụ tai nạn nói trên tạo nên hiện trường vụ TNGT.

Quá trình điều tra TNGT được bắt đầu từ công tác khám nghiệm hiện trường vụ tai nạn. Trên cơ sở các dấu vết, tài liệu, vật chứng... để nghiên cứu xác định diễn biến vụ tai nạn theo trình tự ngược lại. Từ thế cuối cùng để tìm ra điểm đẩy nhau - điểm chạm đầu tiên - điểm không lối thoát - điểm nhận thức và điểm có thể nhận thức.

Đối với các vụ tai nạn giao thông xảy ra do sự kiện bất ngờ thì thường diễn ra chỉ qua 4 giai đoạn, bắt đầu từ điểm không lối thoát.

## **5. KẾT LUẬN**

Tiếp cận nghiên cứu TNGT về mặt lý luận như trên có ý nghĩa quan trọng trong nhận diện TNGT với bản chất là một loại tai nạn xã hội là tính “bất ngờ”, “rủi ro”, nằm ngoài ý muốn chủ quan của con người... TNGT xảy ra có quá trình hình thành, diễn biến cụ thể (xét về mặt thời gian có dài ngắn khác nhau) và chứa đựng những đặc điểm đặc trưng. Điều đó rất có ý nghĩa thực tiễn đối với cơ quan quản lý nhà nước về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong việc ban hành các văn bản pháp lý về lĩnh vực này; tổ chức xây dựng và thực hiện các biện pháp phòng ngừa, làm giảm đến mức thấp nhất tình trạng TNGT, góp phần bảo đảm trật tự, an toàn giao thông và trật tự, an toàn xã hội ở Việt Nam./.

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

1. Từ điển tiếng Việt, NXB KHXH, Hà Nội năm 1994
2. Luật Giao thông đường bộ năm 2008
3. Giáo trình “Điều tra tai nạn giao thông”, HVCSND năm 2010.