

MỘT VÀI SUY NGHĨ VỀ VIỆC THỰC THI LỆNH CẤM XE BA, BỐN BÁNH TỰ CHẾ TẠI TP.HCM. (SOME IDEAS ABOUT IMPLEMENTATION OF BANNING HOME-MADE VEHICLES IN HO CHI MINH CITY)

BÙI THỊ MINH THƯ *
TRẦN TỬ VÂN ANH **

Lệnh cấm lưu hành xe ba, bốn bánh tự chế tại TP.HCM đã không được phần lớn người dân sinh sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế đồng tình, bởi lẽ cách thực hiện chính sách này đã chặn con đường kiếm sống của họ. Cho đến nay, người dân sống bằng xe ba, bốn, bánh tự chế chỉ ẩn hiện trong các bài báo và phóng sự, dưới những cuộc phỏng vấn người chạy xe ba gác A, B nào đó, thể hiện băn khoăn và bức xúc nhất thời, đặc biệt vào những lúc lệnh cấm sắp được thực hiện, mà chưa có một cuộc nghiên cứu nào tìm hiểu chân dung và những suy nghĩ, mong muốn, nguyện vọng của họ.

Đây có thể là một trong những nguyên nhân dẫn đến thế bị động của chính quyền TP.HCM trong tiến trình thực thi lệnh cấm và hệ quả là: dù thời gian của lệnh cấm đã được dời đến lần thứ tư nhưng đến nay, nó vẫn chưa thể được thực hiện. Vậy, đâu là nguồn gốc cơ bản dẫn đến tính thiếu khả thi của lệnh cấm? Để trả lời cho câu hỏi trên, chúng tôi chủ yếu dựa trên số liệu từ kết quả nghiên cứu thực nghiệm bằng phương pháp phỏng vấn bằng bảng hỏi 100 người dân đang sinh sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế, tại các quận 4, 6, 11, Bình Thạnh và Tân Phú, được thực hiện vào tháng 5-2008¹.

1. Luận bàn chung về việc thực hiện lệnh cấm lưu hành xe ba, bốn bánh tự chế tại TP.HCM theo Nghị quyết 32/2007/NQ-CP.

Nghị quyết 32 của Chính phủ (ban hành ngày 29-6-2007) đã đưa ra bảy giải pháp cấp bách nhằm giảm ùn tắc và tai nạn giao thông. Tại mục a của giải pháp hai nêu rõ: "Từ ngày 1-1-2008, đình chỉ lưu hành xe tự chế ba bánh, bốn bánh. Trường hợp cố tình vi phạm sẽ bị tịch thu xử lý bán phế liệu, sung vào công quỹ" (Luật Việt Nam, 2008). Việc cấm lưu hành xe ba, bốn bánh tự chế sẽ giảm ùn tắc giao thông đang là vấn đề gây tranh cãi.

75% những người dân sinh sống bằng phương tiện này trong nghiên cứu của chúng tôi không đồng ý rằng ba gác là nguyên nhân dẫn đến kẹt xe, họ cho rằng: "*Xe ba gác là nguyên nhân gây kẹt xe là không chính xác, mỗi lần kẹt xe ở các bùng binh vòng xoay lớn có mấy cái xe ba gác hay toàn là xe máy, xe buýt, xe hơi. Những xe ba gác chạy ngoài đường lớn chủ yếu mà mấy xe ba gác máy chờ hàng thuê, nếu có nói kẹt xe một phần là do xe đó còn tạm chấp nhận được, mà mấy xe đó đâu phải lúc nào cũng có hàng mà chạy đâu. Còn mấy xe ba gác đạp hay xe đẩy tay thì đâu có ra lộ mà là nguyên nhân gây kẹt xe*" (Trích biên bản phỏng vấn sâu của đề tài). Tuy nhiên, số người dân được nghiên cứu đồng ý rằng xe ba, bốn bánh tự chế làm mất mỹ quan đô thị chiếm tỉ lệ cao hơn (31%) (xem bảng 1).

* Cựu sinh viên khoa Xã hội học, Đại học Mở TP.HCM

** Giảng viên Khoa Xã hội học, Đại học Mở TP.HCM

Bảng 1: Ý kiến về mối tương quan giữa xe ba, bốn bánh tự chế với nguyên nhân gây kẹt xe và ảnh hưởng đến mỹ quan đô thị.

Ý kiến của người dân sinh sống bằng nghề xe ba, bốn bánh tự chế.	Xe tự chế 3 - 4 bánh là nguyên nhân gây kẹt xe (%)	Lưu hành xe tự chế làm mất mỹ quan đô thị (%)
Đồng ý	16.0	31.0
Không đồng ý	75.0	51.0
Không ý kiến	9.0	18.0
Tổng (N)	100.0 (100)	100.0 (100)

Nguồn: Kết quả khảo sát của đề tài, 5-2008

Phần nào đồng tình với quan điểm trên, các nhà nghiên cứu cũng như phần lớn dư luận xã hội cho rằng tuy xe tự chế không phải là nguyên nhân chính dẫn đến kẹt xe nhưng những xe tự chế chở hàng hoá công kênh đang gây mất mỹ quan đô thị và gây nguy hiểm cho người tham gia giao thông, vì vậy việc thực hiện lệnh cấm lưu hành là cần thiết (Quốc Thanh, 2008; Lê Đăng Doanh, 2008; Nguyễn Ngọc Trâm, 2008).

Sau ba lần lùi thời hạn lệnh cấm, vào ngày 1-1-2009, chính quyền TP.HCM đã chính thức thực hiện lệnh cấm lưu hành xe ba, bốn bánh tự chế trong phạm vi 28 tuyến vành đai của nội đô, tám tuyến quốc lộ từ 5 giờ sáng đến 22 giờ đêm², đối với phương tiện đi lại của thương binh, người khuyết tật và xe dùng để thu gom rác vẫn lưu thông bình thường, nhưng từ ngày 1-1-2009 đến nay, xe tự chế, ba bốn bánh vẫn hoạt động như chưa từng có lệnh cấm. Thực tế này đã được các phương tiện truyền thông dự báo, và nó đúng với kết quả khảo sát của chúng tôi vào tháng 5/2008, 72% người dân lựa chọn cách vẫn chạy xe khi lệnh cấm được thi hành (xem bảng 2).

Bảng 2: Các hành vi thực hiện khi lệnh cấm thực thi

Hành vi	Tần số	Tỉ lệ %
Chấp hành nghiêm chỉnh	26	26.0
Vẫn chạy xe	11	11.0
Vẫn chạy xe nếu công an không canh giữ	10	10.0
Tùy theo người khác vẫn chạy thì mình vẫn chạy	51	51.0
Khác	2	2.0
Tổng	100	100.0

Nguồn: Kết quả khảo sát của đề tài, 5-2008

Vì lệnh cấm không thể được thực hiện nên chiều ngày 18-2-2009, Ủy ban Nhân Dân TP.HCM đã quyết định cho xe ba, bốn bánh tự chế chưa có giấy phép được lưu thông đến ngày 31-12-2009 và xe có giấy phép được lưu thông thêm từ 13 giờ đến 16 giờ, thay vì chỉ được lưu thông từ 22 giờ đến 5 giờ sáng như trước đây (Giáng Hương và Ngọc Hậu, 2009). Tại sao một chính sách được thực hiện vì an toàn giao thông lại không được sự chấp thuận tới mức cao nhất của những người sinh sống bằng xe tự chế ba, bốn bánh, dù họ cũng là một trong những nhóm người tham gia giao thông. Theo Nguyễn Hữu Nguyên, chuyên viên nghiên cứu Viện nghiên cứu Xã hội TP.HCM: “*Đối với việc cấm xe ba, bốn bánh tự chế, có thể thấy rõ đâu là gốc rễ khiến chủ trương này về lâu về dài là đúng, nhưng khả năng thực thi trước mắt thì rất thấp... đúng ra ngay khi có ý định hình thành quy định loại bỏ xe ba, bốn bánh tự chế... phải nắm chắc đời sống của những người hành nghề bằng phương tiện này sẽ sống ra sao và phải mất bao nhiêu thời gian, cần những trợ giúp gì để có thể chuyển đổi sang ngành nghề khác* (Quốc Thanh, 2008)”, và Lê Đăng Doanh, nguyên Viện trưởng Viện Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) cho biết: “*Việc cấm xe ba gác, xe tự chế, chờ hàng công kênh là chủ trương cần thiết để thi hành Luật giao thông, ai cũng hiểu và đồng tình. Vấn đề là phải có điều tra, nghiên cứu, có phương án căn cơ để giải quyết* (Lê Đăng Doanh, 2008)”.

Đồng ý với hai quan điểm trên, chúng tôi cho rằng sở dĩ chính sách này không đi vào cuộc sống, tính khả thi thấp và bị “việt vị” là do tiến trình chuẩn bị chưa tốt, lệnh cấm chưa phù hợp với thực tiễn và quá trình thực thi lệnh cấm chưa có sự tham gia của người dân.

2. Nguồn gốc cơ bản của tính thiếu khả thi trong thực hiện lệnh cấm.

2.1 Tiến trình chuẩn bị của lệnh cấm chưa tốt

Theo Cơ quan Nghiên cứu Phát triển Quốc tế Anh quốc (Overseas Development Institute [ODI])⁴, ban hành và thực thi chính sách là một tiến trình rất phức tạp, vì thế để công việc này có hiệu quả thì cần tiến hành theo mô hình lôgic tuyến tính với bảy bước cơ bản sau đây: (1) nhận diện vấn đề, (2) tiến hành nghiên cứu, (3) phân tích kết quả, (4) lựa chọn phương án tốt nhất, (5) thiết lập chính sách, (6) thực hiện chính sách, (7) đánh giá kết quả (Fletcher Tembo, 2007). Trong đó, chính sách dựa trên bằng chứng (Evidence-based Policy) thông qua nghiên cứu là một trong những phương pháp được ODI nhấn mạnh. Và tương tự, theo chúng tôi, chính sách cấm lưu hành xe ba, bốn bánh tự chế tại Việt Nam không là một ngoại lệ.

Trước khi thực thi, lệnh cấm cần được nghiên cứu kỹ lưỡng về lộ trình thực hiện với các câu hỏi điển hình như vai trò của xe ba, bốn bánh tự chế trong đời sống kinh tế, xã hội; có nên loại bỏ hoàn toàn các phương tiện này, tiến trình thực hiện lệnh cấm ra sao và cần các biện pháp hỗ trợ nào cho phù hợp với những khu vực và nhóm đối tượng đang sinh sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế, v.v. Tuy nhiên, chính quyền tại TP.HCM và các tỉnh thành khác đang thực hiện theo tiến trình ngược: thực thi lệnh cấm rồi mới đưa ra lộ trình thực hiện.

Lệnh cấm lưu hành xe ba, bốn bánh tự chế trong Nghị quyết 32 của Chính phủ được ban hành vào ngày 29 tháng 6 năm 2007 và có hiệu lực thi hành từ ngày 1-1-2008. Theo một số địa phương, với thời hạn đã được ban hành theo nghị quyết thì chính quyền địa phương không đủ thời gian để chuyển đổi phương tiện sinh sống cho người dân sinh sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế và nếu lệnh cấm cương quyết được thực hiện thì đồng nghĩa cuộc sống những người dân rơi vào bế tắc. Trước tình hình cấp bách ấy, đêm ngày 31-12-2007, Bộ Giao thông Vận tải đã kí Công điện khẩn số 91 cho phép xe ba, bốn bánh tự chế lưu hành đến ngày 30-6-2008.

Riêng chính quyền TP.HCM đề nghị cho xe tự chế có biển số, đăng kiểm lưu hành trong thời gian từ 22 giờ đến 4 giờ sáng hôm sau (xe chở rác được thêm 2 tiếng cho đến 6h sáng) và xe không có biển đăng ký như cơ giới, đẩy tay chỉ được phép lưu hành đến hết ngày 29/2. Vào ngày 29/2, chính quyền thành phố lại hoãn lệnh cấm cho tới ngày 30/6 (Kiên Cường, 2008). Trong

khoảng thời gian này, mặc dù chính quyền TP.HCM đã nỗ lực đưa ra những phương án hỗ trợ nhưng đều không khả thi do kinh phí hỗ trợ quá lớn, có phương án hỗ trợ lên đến 611 tỉ đồng (Trần Phan, 2008), vì thế lệnh cấm tiếp tục được gia hạn đến ngày 31-12-2008 (Kiên Cường, 2008). Đến ngày 31-12-2008, phương án hỗ trợ vẫn chưa được thông qua nhưng chính quyền TP.HCM vẫn quyết định lệnh cấm chính thức có hiệu lực vào ngày 1-1-2009. Vấn đề này đã được một số nhà nghiên cứu đặt ra: chưa chuyển đổi xong, tại sao lại thi hành lệnh cấm?

Đến ngày 20-1-2009 (sau khi lệnh cấm có hiệu lực 19 ngày), UBND TP.HCM mới ban hành chính sách hỗ trợ cho người dân sinh sống bằng xe tự chế ba, bốn bánh. Vì lệnh cấm đi trước chính sách hỗ trợ nên tất yếu người dân phải vượt qua lệnh cấm để mưu sinh, đúng như lời nhận xét của Lê Đăng Doanh: *“Nếu chúng ta chưa xây dựng được các giải pháp đúng đắn, khoa học, phù hợp với cuộc sống thì cuộc sống bao giờ cũng mạnh hơn giáo điều và mệnh lệnh hành chính, họ sẽ tự tìm cách làm”*. Điều này cho thấy cách thực thi chính sách lệnh cấm xe ba, bốn bánh tự chế của chính quyền TP.HCM đang buộc người dân vi phạm pháp luật.

Bên cạnh đó, cảnh sát giao thông của TP.HCM cũng chưa được các cơ quan chức năng chỉ thị tịch thu xe ba, bốn bánh tự chế như theo lệnh cấm. Đội trưởng đội Cảnh sát giao thông số 1 (Phòng cảnh sát giao thông đường bộ) cho biết: *“Việc xử phạt xe ba bốn bánh tự chế thì phải chờ chỉ đạo cấp trên mới thực hiện được. Nếu bây giờ mà xử phạt những người xe ba, bốn bánh tự chế theo Nghị quyết 32 thì chắc chắn có sự tranh cãi giữa cảnh sát giao thông với người dân”* (Văn Thuật và Phong Điền, 2009). Vấn đề này được chúng tôi lý giải rằng chính quyền TP.HCM không thể chỉ thị tịch thu xe như theo lệnh cấm khi chưa đưa ra các biện pháp hỗ trợ chuyển đổi nghề và xe cho người dân. Như vậy, chính quyền TP.HCM, một trong những cơ quan thi hành pháp luật cũng chưa tạo điều kiện cho luật pháp được thực hiện nghiêm minh.

Theo ông Lê Trung Tính, Trưởng phòng Quản lý vận tải và công nghiệp (Sở GTVT), những lần gia hạn lệnh cấm và thực hiện lệnh cấm theo lộ trình⁵ cho thấy chính quyền TP.HCM đã không vô cảm trước đời sống người dân (Lương Đức và Hoàng Tuyền, 2008). Quả thật, những nỗ lực ấy chứng tỏ chính quyền đã quan tâm đến đời sống người dân nhưng nó cũng chứng minh sự chuẩn bị chưa tốt trong quá trình thực thi lệnh cấm của TP.HCM, để mỗi lần đến những giờ cuối (G) của lệnh cấm người dân lại hoang mang, lo lắng⁶. Điều này có khác gì chúng ta thực hiện chính sách dựa trên tư duy kinh nghiệm, sai tới đâu sửa tới đó?

Cách thực hiện lệnh cấm của chính quyền TP.HCM hiện nay đang để lại hệ quả khó lường, nó đang bào mòn niềm tin của người dân vào chính sách như phát biểu của người chạy xe ba, bốn bánh tự chế: *“Nghe cấm hoài mà không biết chính xác khi nào nên bấm bụng chạy đại, được ngày nào hay ngày nấy!”* (Thu Hồng và Tấn Thạnh, 2009), và lâu dần có thể dẫn đến sự mất niềm tin của người dân vào pháp luật và vào chính quyền *“của dân, do dân và vì dân”*, mà theo tác giả Trần Hữu Quang, niềm tin là một trong những yếu tố quan trọng để xây dựng xã hội dân sự⁷ và sự yếu kém của pháp luật là một trong những nguồn gốc cơ bản của suy thoái đạo đức và hoài nghi xã hội⁸.

Chính tiến trình chuẩn bị lệnh cấm chưa tốt dẫn đến lệnh cấm không phù hợp với thực tiễn, không được người dân chấp nhận.

2.2 Lệnh cấm chưa phù hợp với thực tiễn

Từ ngày 1-1-2009, xe ba, bốn bánh tự chế tại TP.HCM chỉ được hoạt động vào ban đêm (từ 22 giờ đến 5 giờ sáng hôm sau). Quy định này không chỉ đã vô tình chặn con đường sống của 70.000 người đang sinh sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế (Trần Phan, 2008b) mà còn cản trở những sinh hoạt hằng ngày của người dân TP.HCM, vì phần lớn hoạt động vận chuyển thường được thực hiện vào ban ngày⁹. Với đặc thù đường hẻm chằng chịt của TP.HCM, 21.000 xe ba, bốn bánh tự chế (Trần Phan, 2008b) đang đáp ứng nhiều nhu cầu của xã hội¹⁰. Vậy khi không còn xe ba, bốn bánh

tự chế thì người dân trong các hẻm nhỏ vận chuyển hàng hoá bằng phương tiện gì?

Theo kết quả nghiên cứu của chúng tôi, người dân sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế có trình độ học vấn từ cấp 2 trở xuống (83%), độ tuổi trung bình là 41,5 tuổi, thu nhập trung bình là 2.812.000 đồng/tháng. Vì người dân sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế có trình độ học vấn thấp và độ tuổi thuộc loại cao trong độ tuổi lao động nên họ khó tìm một công việc mới, đặc biệt là trong khu vực kinh tế chính và bên cạnh đó, thu nhập từ xe ba, bốn bánh tự chế giúp người dân đủ sống, do đó, tỉ lệ khá cao người dân trong mẫu nghiên cứu của chúng tôi (49%) không muốn chuyển đổi nghề nghiệp, họ vẫn muốn kiếm sống bằng nghề chạy xe ba, bốn bánh tự chế (xem bảng 3).

Bảng 3: Quyết định chuyển nghề khi lệnh cấm thực thi

Các giá trị	Tần số	Tỉ lệ %
Có	21	21.0
Không	49	49.0
Chưa biết	30	30.0
Tổng	100	100.0

Nguồn: Kết quả khảo sát của đề tài, 5-2008

Trong khi đó, phương án hỗ trợ¹¹ của TP.HCM chú trọng đến việc chuyển đổi nghề nghiệp cho người dân như hỗ trợ vốn để đào tạo nghề sơ cấp và trung cấp, cho vay vốn ưu đãi để kinh doanh mà chưa đưa những phương án hỗ trợ cho phương tiện thay thế.

Ngoài ra, chính sách chuyển đổi xe tự chế ba, bốn bánh chỉ hỗ trợ cho người nghèo có hộ khẩu tại TP.HCM (KT1, KT2, KT3). Khảo sát của chúng tôi cho thấy người dân sống bằng xe tự chế 3-4 bánh không có hộ khẩu chiếm tỉ lệ khá cao (44%) (xem bảng 4). Đây là những người dân nhập cư và là đối tượng khó khăn nhất cần sự hỗ trợ nhưng lại chưa được sự quan tâm của chính quyền thành phố.

Bảng 4: Tình trạng hộ khẩu

Loại hình hộ khẩu	Tần số	Tỷ lệ %
KT1, KT2	43	43.0
KT3	13	13.0
KT4	38	38.0
Không đăng kí	6	6.0
Tổng	100	100.0

Nguồn: Kết quả khảo sát của đề tài, 5-2008

Như vậy, phương án hỗ trợ mới đây đã được Ủy ban Nhân dân TP.HCM phê duyệt hướng vào đối tượng học nghề với đào tạo trung, sơ cấp và đối tượng là những người nghèo hộ nghèo có hộ khẩu. Liệu rằng phương án này đã được xây dựng như mong muốn của người có xe ba, bốn bánh tự chế theo nhóm độ tuổi, học vấn, nơi cư trú...

2.3 Quá trình thực thi lệnh cấm chưa có sự tham gia của người dân

Tại sao chính sách cấm lưu xe ba bốn bánh tính khả thi không cao, tại sao chính quyền TP.HCM mãi loay hoay để tìm ra các phương án hỗ trợ, trong khi sáu đề án hỗ trợ được đưa ra trong một năm mà không thể thực hiện?

Theo chúng tôi, nguyên nhân chính là do chưa có sự tham gia của người dân trong việc thiết lập và thực thi chính sách. Chính sách cấm lưu hành xe ba, bốn bánh tự chế xuất phát từ ý chí của những nhà xây dựng chính sách hơn là xuất phát từ ý kiến phản biện của người dân. Trước khi ban hành lệnh cấm, ban thực hiện đề án cần biết người dân có ý kiến gì về lệnh cấm, tiến trình thực hiện và các biện pháp hỗ trợ, v.v. thông qua các cuộc nghiên cứu. Như quan điểm của một nghiên cứu viên cho rằng: *“Không có lý do gì mà những chính sách của Nhà nước liên quan đến đời sống dân sinh của hàng triệu người lại không được xây dựng trên cơ sở của những khảo sát, nghiên cứu thực tiễn nơi những nhóm người có liên quan, khảo sát những tác động mà chính sách có thể gây ra trên nhiều mặt của đời sống xã hội”* (Quốc Thanh, 2008).

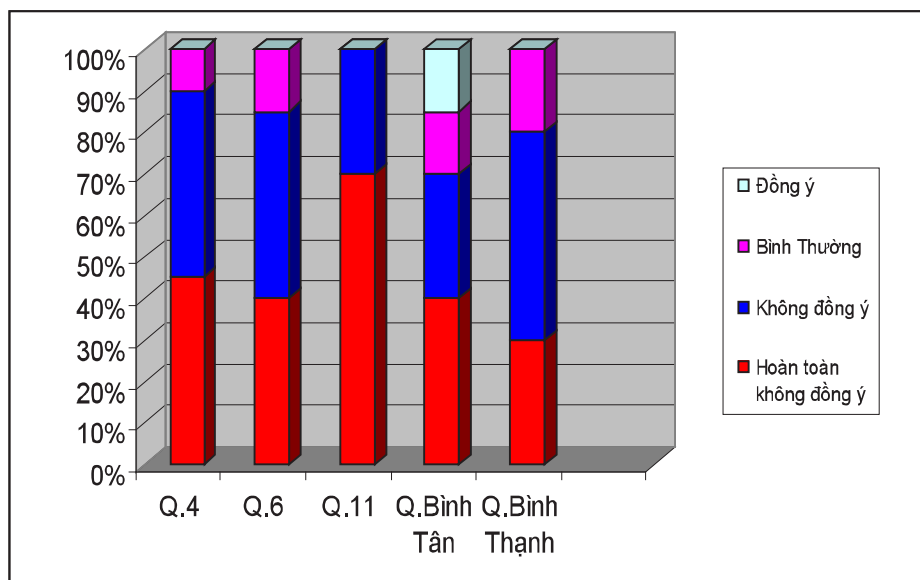
Tất cả người dân trong nghiên cứu của chúng tôi đều không được hỏi ý kiến trước khi lệnh cấm được ban hành và cũng không được hỏi ý kiến về cách thức hỗ trợ. Lệnh cấm này liên quan trực tiếp đến cuộc sống của người dân nên họ cho rằng cần được đóng góp ý kiến trước khi ban hành lệnh cấm (65%) và cần được tham gia đóng góp ý kiến về cách thức hỗ trợ khi ban hành lệnh cấm (42%).

Trong cơ chế ban hành luật và chính sách tại Việt Nam, chưa có quy trình tham khảo ý kiến người dân. Trong khi đó, đối với nhiều dự luật và pháp luật của một số quốc gia trên thế giới, nó đòi hỏi cơ quan soạn thảo phải đưa ra tham vấn công chúng (public consultation). Cụ thể như hiến pháp Thái Lan 1997 quy định, công dân có quyền tham gia vào quá trình hoạch định và xây dựng chính sách của nhà nước và tham gia vào việc thực thi các hành động hành chính có thể ảnh hưởng đến quyền và tự do của công dân đó được pháp luật bảo đảm. Ở Mỹ và Canada, nguyên tắc xây dựng chính sách phải lấy ý kiến công chúng. Công báo là công cụ đăng tải các luật, dự thảo luật. Đây là công cụ tham vấn giữa nhà nước và người dân. Công cụ này cho phép người dân tham gia vào quá trình xây dựng chính sách (Hiến kế lập pháp, 2007, tr.49).

Ở Việt Nam, chúng ta thường đặt ra vấn đề rằng pháp luật chưa đi vào cuộc sống. Dường như chúng ta đang quan tâm vấn đề ngược lại. Luật phải bắt nguồn từ cuộc sống, xem người dân và xã hội có cần đến luật không thì lúc đó mới đưa được luật vào cuộc sống (Hiến kế lập pháp, 2007, tr.49) như theo Jean Jacques Rousseau: *“Cái được gọi là luật được xây dựng từ chất liệu chung đó là ý chí chung của dân. Vì vậy, chúng ta không nên hỏi ai là người làm ra luật, vì luật là điều khoản của ý chí chung. Cũng không nên hỏi luật có bất công chẳng, vì không ai lại bất công với chính bản thân mình. Cũng không nên hỏi ta có tự do không và phải tuân theo luật như thế nào, vì luật chỉ ghi lại ý chí của ta mà thôi. Dân chúng tuân theo luật phải là người làm ra luật”* (Rousseau, 2006, tr.96).

Và hệ quả của một chính sách không có sự tham gia của người dân là chỉ có 3% người dân đồng ý với lệnh cấm (xem biểu đồ).

Biểu đồ về mức độ đồng ý của người dân về lệnh cấm xe ba, bốn bánh tự chế.



3. Một vài vấn đề đặt ra từ việc thực thi lệnh cấm lưu hành xe ba, bốn bánh tự chế của chính quyền TP.HCM.

Tuy lệnh cấm xe ba, bốn bánh tự chế tại TP.HCM đã có hiệu lực thi hành từ ngày 1-1-2009 nhưng trên thực tế lệnh cấm đã không được các cơ quan chức năng và người dân sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế chấp hành và dẫn đến lệnh cấm lại tiếp tục được lùi thời hạn thực hiện đến ngày 31-12-2009 (Giáng Hương và Ngọc Hậu, 2009). Như đã trình bày trên, nguyên nhân là do cách thực thi chính sách của chính quyền TP.HCM chưa có sự chuẩn bị tốt, chưa phù hợp với thực tế và chưa có sự tham gia của người dân.

Tuy nhiên, theo chúng tôi, nguồn gốc sâu xa của hệ quả này xuất phát từ chính quyền trung ương và trách nhiệm cao nhất thuộc về Chính phủ. Khi ban hành lệnh cấm xe ba, bốn bánh tự chế, Chính phủ chưa cân nhắc và xem xét đến số phận người dân sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế của “hậu” lệnh cấm, thời gian để chính quyền địa phương thực hiện lệnh cấm là quá ngắn (Nghị quyết 32 từ lúc triển khai đến khi có hiệu lực chỉ hơn 3 tháng) và chính phủ chưa đưa ra lộ trình cụ thể giúp chính quyền địa phương thực hiện lệnh cấm. Điều này xuất phát từ cách thực hiện chính sách của chính quyền trung ương cũng như chính quyền địa phương tại Việt Nam. Hiện nay, chính sách được xây dựng dựa trên quan điểm (Viewpoint-based policy) hơn là dựa trên những bằng chứng (Evidence-based policy), thông qua các cuộc nghiên cứu. Lệnh cấm ra đời chỉ dựa vào quan điểm rằng xe ba, bốn bánh tự chế gây kẹt xe và tai nạn giao thông mà chưa dựa vào những bằng chứng nghiên cứu cụ thể từ chính những người dân, từ các chuyên gia và dư luận xã hội.

Lệnh cấm xe ba, bốn bánh tự chế tại TP.HCM tiếp tục được gia hạn là việc làm “chữa cháy” cần thiết, nhưng chính quyền TP.HCM cần có những giải pháp khoa học kịp thời nhằm giúp người dân có thể đảm bảo cuộc sống của họ trước khi lệnh cấm được thực hiện chính thức vào ngày 1/1/2010. Ở đây, chúng tôi đưa ra hai đề nghị, cụ thể như sau: (1) Trước khi chính thức tiến hành các biện pháp hỗ trợ cho người dân, chính quyền TP.HCM cần thực hiện các cuộc nghiên cứu, xác định rõ nguyện vọng của người dân để chính quyền có thể đưa ra các hình thức hỗ trợ phù hợp với những nhóm đối tượng khác nhau. Đây là bước cần thực hiện trước khi ban hành lệnh cấm, nhưng cho đến nay, biện pháp này vẫn rất cần thiết và quan trọng bởi lẽ, nó quyết định phần lớn sự thành công hay thất bại của lệnh cấm. (2) Bên cạnh đó, chính quyền TP.HCM cần hỗ trợ cho

việc sản xuất xe thay thế để người nghèo (đặc biệt là những người trong diện không được hỗ trợ) có khả năng mua được phương tiện này. Theo dư luận xã hội, để hạ giá thành sản phẩm, chính quyền TP.HCM cần đưa ra các kích cỡ cần thiết và những tiêu chuẩn về môi trường cho phương tiện thay thế để các thành phần kinh tế cũng có thể tham gia sản xuất, thay vì chỉ có Tổng công ty Cơ khí giao thông vận tải Sài Gòn (Samco).

Một quan điểm đã được đặt ra, “Đất nước mạnh phải có tính cộng đồng cao – Xã hội tốt pháp luật phải rõ và nghiêm” (Báo Nhân Đạo, 2008), nhưng để thực hiện điều này quả thật không đơn giản, trước tiên, nó đòi hỏi cần có sự thay đổi trong cách ban hành và thực thi chính sách của chính quyền địa phương và trung ương, sau đó là sự chấp hành pháp luật của người dân.

CHÚ THÍCH

1. Bài viết sử dụng kết quả nghiên cứu luận văn tốt nghiệp cử nhân của tác giả Bùi Thị Minh Thu, ngành Xã hội học, Đại học Mở TP.HCM, 2008.

2. Giai đoạn đầu (2009 - 2010), cấm xe 3 - 4 bánh thô sơ lưu thông từ 5 giờ đến 22 giờ (tức sau 22 giờ đến 5 giờ sáng hôm sau được lưu thông) trên 28 tuyến đường trong nội đô thuộc các quận: 1, 3, 4, 5, 6, 10, 11, Bình Thạnh, Tân Bình, Phú Nhuận, Gò Vấp, Tân Phú và một số đoạn trên tuyến quốc lộ 13, 22, 52, 1K, 50... Giai đoạn hai từ năm 2011 trở đi, mở rộng hành lang cấm lưu thông gần như trên toàn địa bàn thành phố (Trần Phan, 2008).

3. Theo Nguyễn Hữu Nguyên, chuyên viên nghiên cứu Viện Nghiên cứu Xã hội TP.HCM: “Từ trước đến nay có không ít chủ trương, chính sách hay một số qui định không đi được vào cuộc sống, do chính sách, qui định không sát thực tế ở nhiều mức độ hay mục đích của chủ trương, chính sách, qui định đúng nhưng thiếu biện pháp, giải pháp để thực hiện... Chúng tôi hay gọi chung các dạng này là bị “việt vị”! Việc cấm xe ba, bốn bánh tự chế dù đến ngày có hiệu lực nhưng nhiều địa phương kiến nghị phải lùi thời gian thực hiện là trường hợp điển hình (Quốc Thanh, 2008).

4. Cơ quan Nghiên cứu Phát triển Quốc tế Anh quốc (ODI) là cơ quan chuyên gia cố vấn hàng đầu tại Anh, có chức năng nghiên cứu, cố vấn và tổ chức các cuộc thảo luận rộng rãi trong công chúng về các vấn đề như nông thôn, nghèo đói, viện trợ và nhân đạo và các vấn đề kinh tế nói chung, v.v. Chương trình nghiên cứu chính sách trong phát triển (Research and policy in development [Rapid]) của ODI đang cố gắng áp dụng tốt hơn các công trình nghiên cứu và bằng chứng trong chính sách và thực tiễn phát triển để có thể giúp giảm nghèo và cải thiện chất lượng cuộc sống tại Châu Á (trong đó có Việt Nam), Châu Phi, Mỹ La tinh và Đông Âu.

5. Lệnh **cấm lưu hành xe ba, bốn bánh tự chế** tại TP.HCM không thực hiện đồng bộ ở tất cả địa bàn và không thực hiện ngay khi lệnh cấm có hiệu lực, mà lệnh cấm được thực hiện theo lộ trình sau: Trước mắt, từ năm 2009-2010, xe ba, bốn bánh tự chế sẽ bị cấm lưu thông trong phạm vi khoảng 28 tuyến vành đai nội đô, tám tuyến quốc lộ trong TP.HCM và chỉ được hoạt động từ 22 giờ đến 5 giờ sáng. Từ 2011 trở đi, lệnh cấm được mở rộng trên toàn địa bàn TP.HCM (Q.Hiền và T.Hồng, 2008:5).

6. Xem thêm Quốc Thanh và Ngọc Hậu 2008, “Cấm xe ba bốn bánh tự chế : Nhiều người lại lên ruột trước giờ...G” từ <http://www.tuoitre.com.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=292855&ChannelID=37>.

7. Xem thêm Trần Hữu Quang 2006, “Từ lòng tin trong xã hội tới xã hội dân sự”, *Thời báo Kinh tế Sài Gòn*, 6 tháng 7, tr. 14-15

8. Xem thêm Trần Hữu Quang 2009, “Sự tin cậy, đạo đức và luật pháp”, *Thời báo Kinh tế Sài Gòn*, Xuân Kỷ Sửu, 22 tháng 1, tr. 8-11.

9. Trong cuộc họp lấy ý kiến về quy định hạn chế xe cơ giới 3 bánh và xe thô sơ 3 - 4 bánh lưu thông trong nội đô do Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam TP.Hồ Chí Minh tổ chức vào ngày

31-10-2008, ông Lê Hiếu Đằng (Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam TP.Hồ Chí Minh) hỏi ông Lê Trung Tính (Sở Giao thông Vận tải): “Quy định chỉ cho xe 3 bánh lưu thông vào ban đêm, còn các cửa hàng kinh doanh buôn bán lại hoạt động vào ban ngày. Nếu tôi muốn mua 1 tủ thì lấy gì vận chuyển?”. Ông Lê Trung Tính ngập ngừng một hồi và cười nói: “thì mình phải tự xoay sở thôi!” (Trần Phan, 2008a).

10. Xe ba, bốn bánh tự chế đang tồn tại đa dạng và đáp ứng nhiều nhu cầu cho xã hội, cụ thể: xe ba gác thu gom rác thải ở các khu dân cư; xe xích lô, ba gác máy chở rau, cá, hàng hoá tại các chợ; xe ba gác chở nguyên vật liệu xây dựng và sản xuất số lượng ít cho những hộ gia đình ở trong các con hẻm nhỏ; xe lôi chở người, xích lô chở khách du lịch, phục vụ đi lại cự ly gần của người dân; xe dùng cho người khuyết tật (Đông Huy, 2008).

11. Ngày 20-1, Phó chủ tịch Ủy ban Nhân dân TP.HCM Nguyễn Thành Tài đã ban hành chính sách hỗ trợ chuyển đổi nghề cho người nghèo đang sử dụng xe 3, 4 bánh tự chế. Hỗ trợ bao gồm hai loại: hỗ trợ không hoàn lại và hỗ trợ vay vốn ưu đãi. Hỗ trợ không hoàn lại gồm: đào tạo nghề (không quá 3,6 triệu đồng/người/khóa với đào tạo trung và sơ cấp); hỗ trợ ban đầu mức 7 triệu đồng/hộ nghèo có sử dụng xe 3, 4 bánh; hỗ trợ 100 mô-tô hai bánh cho 100 hộ nghèo khó khăn có thu nhập bình quân 5 triệu đồng/người/năm trở xuống.

Hỗ trợ vay vốn ưu đãi: hộ nghèo có sổ (hộ khẩu KT1, KT2, KT3) được vay không quá 50 triệu đồng/hộ. Hộ nghèo có người đi làm việc có thời hạn ở nước ngoài được vay từ chương trình xuất khẩu lao động của Ngân hàng Chính sách xã hội, mức vay không quá 30 triệu đồng/hộ. Mức hỗ trợ lãi vay: hộ nghèo vay vốn từ quỹ xóa đói giảm nghèo, được ngân sách hỗ trợ lãi vay 4%/năm, thời gian hỗ trợ là ba năm. Với hộ vay từ nguồn Ngân hàng Chính sách xã hội được hỗ trợ lãi vay 5,8%/năm, thời gian hỗ trợ là ba năm (Q.Thanh, 2009).

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bùi Thị Minh Thu 2008, “Chân dung người dân sinh sống bằng xe tự chế ba, bốn bánh tại TP.HCM hiện nay”, Luận văn cử nhân Xã hội học, Đại học Mở TP.HCM.
2. Đông Huy 2008, “Nhiệm vụ bất khả thi”. Truy cập ngày 8 tháng 1 năm 2008 từ <http://www.laodong.com.vn/Home/vieclam/2008/1/72197.laodong>
3. Fletcher Tembo 2007, “Strenghting research policy linkages: Engaging researchers in the policy process”. Truy cập từ http://www.fara-africa.org/media/uploads/File/general_assembly_2007/side_events/capacity_strengthening_information/FARA_4th_GA_SE_Cap_Streng_Streng-Res-Policy-Linkages.pdf
4. Giáng Hương và Ngọc Hậu 2009, “Hết năm 2009 sẽ cấm xe 3, 4 bánh không đảm bảo an toàn”. Truy cập ngày 19 tháng 2 năm 2009 từ <http://www.tuoitre.com.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=302438&ChannelID=3>
5. Kiên Cường 2008, “TP.HCM xin lùi thời hạn cấm xe 3,4 bánh đến cuối năm”. Truy cập ngày 10/05/2008 từ http://www.tin247.com/tp_hcm_xin_lui_thoi_han_cam_xe_3%2C_4_banh_den_cuoi_nam-1-18144.html
6. Lê Đăng Doanh 2008, “Chính phủ vì người nghèo”. Truy cập ngày 4 tháng 1 năm 2008 từ <http://www.tuoitre.com.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=237103&ChannelID=87>
7. Luật Việt Nam 2008, “Nghị quyết 32/2007/NQ-CP của chính phủ về một số giải pháp cấp bách nhằm kiểm chế tai nạn và ùn tắc giao thông”. Truy cập ngày 5 tháng 2 năm 2009 từ <http://www.luatvietnam.vn/Default.aspx?tabid=673&id=52729875-5ca2-4501-920f-2a3a1ccda2af>
8. Lương Đức và Hoàng Tuyền 2008, “Chỉ hạn chế ba gác, xích lô trong nội đô”. Truy cập ngày 31-10-2008 từ http://www.phapluattp.vn/news/xa-hoi/view.aspx?news_id=232594

9. Q.Hiền và T.Hồng 2008, “Từ ngày 1-1-2009, xe 3,4 bánh được chạy từ 22 giờ đến 5 giờ sáng”, 31 tháng 12, Báo Người Lao Động, tr.5.
10. Q.Thanh 2009, “TP.HCM: hỗ trợ chuyển đổi xe 3, 4 bánh tự chế”. Truy cập ngày 21 tháng 1 năm 2009 từ <http://tuoitre.com.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=298705&ChannelID=3>
11. Quốc Thanh 2008, “Chính sách sinh non, hậu quả lâu dài”. Truy cập ngày 14 tháng 1 năm 2008 từ <http://www.tuoitre.com.vn/Tianyon/Index.aspx?ArticleID=238657&ChannelID=3>
12. Thanh Lưu 2008, “Bảy sự kiện nổi bật năm 2008”. Truy cập ngày 31 tháng 12 năm 2008 từ http://www.phapluattp.vn/news/nha-nuoc/view.aspx?news_id=238649.
13. Thu Hồng và Tấn Thạnh, 2009 “ TP.HCM: xe ba, bốn bánh vẫn chạy liều”. Truy cập ngày 1-1-2009 từ <http://www.nld.com.vn/tintuc/do-thi-hom-nay/250959.asp>
14. Trần Hữu Quang, “Từ lòng tin trong xã hội tới xã hội dân sự”, Thời báo Kinh tế Sài Gòn, ngày 6-7-2006, tr. 14-15.
15. Trần Hữu Quang, “Sự tin cậy, đạo đức và luật pháp”, Thời báo Kinh tế Sài Gòn, Xuân Kỷ Sửu, ngày 22-1-2009, tr. 8-11.
16. Trần Phan 2008a, “Xe 3-4 bánh: chưa chuyển đổi xong , không thể cấm”. Truy cập ngày 1/11/2008 từ <http://www.laodong.com.vn/Home/Xe-34-banh-Chua-chuyen-doi-xong-khong-the-cam/200811/112734.laodong>
17. Trần Phan 2008b, “Công bố rộng rãi đề án cấm xe 3-4 bánh cho dân giám sát”. Truy cập ngày 18 tháng 6 năm 2008 từ <http://www.laodong.com.vn/Home/Cong-bo-rong-rai-de-an-cam-xe-34-banh-cho-dan-giam-sat/20086/93529.laodong>
18. Văn Thuật và Phong Điền 2009, “Vi phạm lệnh cấm lưu hành: Chưa tịch thu xe ba, bốn bánh tự chế”. Truy cập ngày 3 tháng 1 năm 2009 từ http://www.phapluattp.vn/news/chinh-tri/view.aspx?news_id=239035
19. Rousseau, Jean Jacques 2006, Bàn về khế ước xã hội, Nhà xuất bản Lý luận Chính trị, Hà Nội, tr.96.

TÓM TẮT

Theo nghị quyết 32 của chính phủ, chính quyền TP.HCM đã tiến hành thực hiện lệnh cấm xe ba, bốn bánh tự chế để hạn chế tai nạn và ùn tắc giao thông. Mặc dù, lệnh cấm đã được gia hạn đến lần thứ tư nhưng nó vẫn chưa được thực hiện. Đây là hệ quả từ việc chính quyền TP.HCM chưa có sự chuẩn bị tốt trước khi thực thi lệnh cấm, những quy định và biện pháp hỗ trợ của lệnh cấm không phù hợp với thực tiễn và quá trình thực thi chính sách không có sự tham gia của người dân sống bằng xe ba, bốn bánh tự chế.

SUMMARY

According to Resolution No 32/CP, Ho Chi Minh City authorities have to prohibit home-made vehicles from moving on streets so that road accidents and traffic jams can be reduced. The city has had to postpone the implementation of the resolution four times until now. That is because the government has not made adequate preparations to implement the law, whose regulations and supports are not suitable for the present situation. In addition, the implementation of the law does not involve people who live on home-made vehicles .