



# Hạn chế xe máy - lợi ích công cộng và quyền công dân

LS. LƯƠNG VĂN TRUNG

**T**ời gian gần đây, dư luận rất quan tâm đến đề xuất cấm xe máy ở một số thành phố lớn (thực chất là hạn chế xe máy xét về tổng thể). Đây là một vấn đề chính sách rất quan trọng và cần phải được đánh giá, xem xét trên nhiều phương diện một cách thấu đáo, đầy trách nhiệm và thấu tình đạt lý.

Trước hết, chúng ta cần phải khẳng định xe máy là một phương tiện giao thông hợp pháp xét ở quyền sở hữu và quyền sử dụng. Vì vậy, việc một cá nhân sở hữu một hoặc nhiều hơn một chiếc xe là hoàn toàn hợp pháp. Tiếp đến, ta hãy xem xe máy mang lại những lợi ích nào và những hậu quả ngoài mong muốn nào khi sử dụng.

Không thể phủ nhận xe máy là một phương tiện giao thông cá nhân phù hợp với túi tiền của đa số dân chúng tại Việt Nam và đã đóng góp không hề nhỏ vào sự nhanh chóng và tiện lợi trong đi lại, và thậm chí là đóng góp đáng kể vào việc cải thiện hiệu quả về việc sử dụng thời gian cũng như tăng năng suất lao động. Đồng thời, xe máy là phương tiện kiếm sống của nhiều người.

Tuy nhiên, mặt sau của “tấm huân chương” xe máy là số lượng lớn về tai nạn giao thông nghiêm trọng, tình trạng ách tắc giao thông ở các thành phố lớn và đông dân, ô nhiễm môi trường và một số hệ lụy khác về yếu tố tâm lý, đạo đức và quản lý trật tự giao thông như đã được bàn nhiều trên các phương tiện truyền thông.

Cá nhân tác giả đồng tình với chủ trương hạn chế xe máy

và nên có một chương trình cụ thể với lộ trình rõ ràng và được triển khai càng sớm càng tốt. Tuy nhiên, việc hạn chế xe máy hay cấm xe máy ở một số địa bàn (sau đây được gọi là việc hạn chế xe máy để tránh hiểu nhầm) cần hài hòa tối đa về các nhóm lợi ích (quyền) có liên quan trong quá trình thực hiện chính sách. Để đạt được mục đích này, việc cấm xe máy cần phải lưu ý một số yếu tố.

- (i) Không hạn chế quyền sở hữu xe máy một cách hợp pháp của người dân khi (và có lẽ sẽ còn lâu dài) xe máy là một tài sản hợp pháp không bị hạn chế về quyền sở hữu;
- (ii) Cần áp dụng hài hòa việc hạn chế quyền và cơ chế không khuyến khích và hỗ trợ. Việc không khuyến khích và hỗ trợ có thể được thực hiện như là một giải pháp thay thế và cũng là biện pháp để hỗ trợ việc hạn chế;
- (iii) Việc sử dụng xe máy mà không hoặc ít ảnh hưởng đến mục đích cấm cần phải được đảm bảo. Chẳng hạn, việc sử dụng xe máy ở những khu vực không gây ách tắc giao thông hay những giờ không gây ách tắc giao thông;
- (iv) Việc hạn chế sử dụng xe trong một khu vực nào cần tránh việc ảnh hưởng đến quyền sở hữu và sử dụng xe máy của cư dân sống tại khu vực đó như thế nào nhằm đảm bảo họ có thể sử dụng xe máy của họ để đi đến những nơi không bị hạn chế xe máy;
- (v) Ngoài việc phát triển hệ thống giao thông công cộng thay thế cho xe máy, cần phải tính đến việc hỗ trợ người dân xử lý những chiếc xe họ đang sở hữu nếu họ (dù tự



Xe máy là một phương tiện giao thông cá nhân phù hợp với túi tiền của nhiều người.

Ảnh: UYÊN VIỆN

nguyện hay bị bắt buộc) muốn bán xe máy của họ để vừa tránh làm tổn hại đến quyền về tài sản của người dân nhưng không tạo ra gánh nặng lớn về ngân sách;

(vi) Việc hạn chế này cũng cần tính đến cam kết của Nhà nước đối với bảo hộ đầu tư nói chung và đầu tư vào ngành sản xuất xe máy, các cam kết hội nhập của Việt Nam, việc tạo việc làm, thu ngân sách và các yếu tố kinh tế - pháp luật khác.

Từ một số lưu ý trên, tác giả xin được nêu một số ý kiến gợi ý về các biện pháp hạn chế xe máy như sau.

**Các biện pháp không khuyến khích hoặc không hỗ trợ:** Các biện pháp sau đây có thể phần nào hài hòa được việc hạn chế quyền sở hữu và quyền sử dụng xe máy của người dân một cách tối thiểu nhưng vẫn có thể giảm mức độ sử dụng xe máy tại những khu vực cần hạn chế, từ đó giảm phần nào việc sử dụng tại các khu vực khác do tính di chuyển của phương tiện.

- Không cung cấp dịch vụ gửi xe máy tại các cơ quan hành chính và cấm cung cấp dịch vụ gửi xe máy trong một bán kính nhất định quanh khu vực có cơ quan hành chính tập trung;

- Không cấp phép dịch vụ gửi xe máy tại các khu vực nội thành đông dân cư. Ở khu vực này, việc gửi xe máy chỉ được thực hiện trong khuôn viên của các cơ quan, tổ chức (trừ cơ quan hành chính nêu trên);

- Xem xét đến việc tăng phí gửi xe máy.

**Hàng rào kỹ thuật:** Nhà nước cần nghiên cứu tăng tiêu chuẩn về môi trường và an toàn của xe máy, chẳng hạn như giảm thời gian sử dụng xe máy xuống các mức khác nhau tại các địa bàn khác nhau theo một số tiêu chí về mật độ dân cư, quy mô đô thị, điều kiện kinh tế, tự nhiên và xã hội. Ví dụ, thời hạn sử dụng xe máy từ 5-10 năm tùy vào các tiêu chí đó. Quá thời hạn trên, chiếc xe máy cụ thể nào đó buộc phải bán để chuyển đến lưu hành tại các khu vực có thời hạn sử dụng dài hơn.

**Can thiệp thị trường:** Nhà nước có thể tính đến việc áp dụng một số biện pháp kiểm soát việc sản xuất, kinh doanh và quảng cáo về xe máy như đã và đang thực hiện

đối với kiểm soát thuốc lá và thức uống có cồn, chẳng hạn:

- Không cấp thêm giấy phép sản xuất và lắp ráp xe máy;
- Không cho phép tăng năng suất sản xuất hoặc lắp ráp xe máy đối với các cơ sở sản xuất và lắp ráp hiện tại;
- Áp dụng thuế tiêu thụ đặc biệt và thuế môi trường đối với xe máy theo các mức khác nhau ở các địa bàn khác nhau theo các tiêu chí về mật độ dân cư, quy mô đô thị, điều kiện kinh tế, tự nhiên và xã hội;

- Tăng lệ phí trước bạ đối với xe máy theo các mức khác nhau ở các địa bàn khác nhau theo các tiêu chí về mật độ dân cư, quy mô đô thị, điều kiện kinh tế, tự nhiên và xã hội.

**Hỗ trợ tài chính:** Nhà nước cần tính đến một bài toán tài chính để xử lý vấn đề hỗ trợ người dân tại các khu vực bị hạn chế muốn bán xe máy dù còn hạn sử dụng hoặc đã hết hạn sử dụng. Tuy nhiên, việc này cần có sự tính toán và kế hoạch kỹ càng để tránh gánh nặng cho ngân sách vốn đang hạn hẹp.

Chủ trương hạn chế xe máy đã được một số lãnh đạo địa phương đề xuất từ rất sớm và ngày càng nhận được sự đồng thuận, ủng hộ của nhiều cá nhân và cơ quan quản lý cấp cao cũng như nhiều học giả có uy tín. Việc sớm thực hiện biện pháp này là rất cần thiết vì nhiều lợi ích quan trọng của xã hội. Tuy nhiên, việc bắt tay ngay vào xây dựng đề án không nên đơn giản chỉ là sự khởi đầu của một công việc mà cần phải nhìn nhận sự việc ở nhiều khía cạnh về pháp lý, kinh tế, văn hóa và xã hội để có một kế hoạch và lộ trình hiệu quả và tránh các xáo động hay tổn thương không đáng có cho một bộ phận lớn dân chúng. Đồng thời, các cơ quan ban ngành có liên quan cùng các phương tiện thông tin đại chúng nên ngay lập tức tiến hành việc vận động dân chúng giảm bớt hoặc từ bỏ thói quen lạm dụng xe máy và tìm đến các phương tiện giao thông thay thế. Hãy đừng để một chủ trương tốt đẹp và cần thiết như việc này “ngủ quên” hoặc “mộng du”.