

QUY ĐỊNH VỀ XE KHÔNG CHÍNH CHỦ VÀ SỰ THAY ĐỔI CÁCH THỨC THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH Ở VIỆT NAM: NGHIÊN CỨU TỪ QUY TRÌNH CHÍNH SÁCH CÔNG

NGÔ HOÀI SƠN (*)

Ngày nhận bài: 15/4/2022; ngày nhận lại bài: 22/5/2022; ngày duyệt đăng: 09/6/2022

TÓM TẮT

Bài viết vận dụng lý thuyết về quy trình chính sách công để phân tích sự khác biệt trong việc áp dụng lý thuyết này vào thực tiễn khi thực hiện cùng một chính sách nhưng ở hai thời điểm khác nhau là Nghị định số 71/2012/NĐ-CP và Nghị định số 100/2019/NĐ-CP. Kết quả nghiên cứu cho thấy, dù chính sách có cùng nội dung, nhưng cách thức tổ chức thực hiện khác nhau dẫn đến kết quả khác nhau.

Từ khóa: *Thực hiện chính sách; quy trình thực hiện chính sách; xe không chính chủ.*

ABSTRACT

The paper applies theory of public policy implementation process to examine the differences in application of the same polies, namely Decree No.71/2012/NĐ-CP and Decree No.100/2019/NĐ-CP in two distinct periods. The findings show that even the same policies could yield divergence in their outcomes due to the variations of implementation.

Keywords: *public policy implemetation; public policy implementation process; vehicle without official ownership.*

1. Đặt vấn đề

Ngay sau khi Nghị định số 71/2012/NĐ-CP ngày 19 tháng 9 năm 2012 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02 tháng 4 năm 2010 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ được ban hành, hàng loạt ý kiến phản đối đến từ người dân qua nhiều kênh thông tin: báo chí in trong nước, báo điện tử, blog cá nhân và mạng xã hội facebook. Dư luận xoay quanh Tiết e, Điểm 3 và Tiết c, Điểm 6, Khoản 8, Điều 1 của Nghị định này. Thời điểm năm 2012, có nhiều quan điểm phản ứng quy định này của Nghị định số 71/2012/NĐ-CP. Phần lớn cho rằng quy định này không phù hợp và gây khó khăn cho người dân Việt Nam. Đại biểu Quốc hội Ngô Văn Minh còn khẳng định đây là “một chủ trương thiếu thực tiễn của những người ngồi trên trời

(*) Tiến sĩ, Chương trình Quản lý Nhà nước, Khoa Khoa học Quản lý, Trường Đại học Thủ Dầu Một

làm chính sách”. Đây có phải là chính sách không sát thực tiễn của người ban hành văn bản quy phạm pháp luật? Từ tình huống này, chúng tôi nhận thấy một số vấn đề dưới đây. Quy định về xử phạt chủ phương tiện (ôtô, xe máy...) không chuyển quyền sở hữu không phải là vấn đề mới mà đã được quy định trong các nghị định xử phạt hành chính về giao thông đường bộ như: Nghị định 15/2003/NĐ-CP, Nghị định 152/2005/NĐ-CP, Nghị định 146/2007/NĐ-CP, Nghị định 34/2010/NĐ-CP và mới nhất là Nghị định 71/2012/NĐ-CP về hành vi vi phạm, đối tượng bị phạt, thẩm quyền xử phạt. Nghị định 71 không có gì thay đổi so với các nghị định cũ, thay đổi lớn nhất là tăng mức phạt.

Sau đó, Chính phủ ban hành Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2019 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt, quy định “*Nếu không thực hiện sang tên trong thời hạn 30 ngày, người sử dụng xe sẽ bị phạt vi phạm theo các mức sau: - Xe máy: phạt tiền từ 400.000 - 600.000 đồng với cá nhân, từ 800.000 đồng; 1,2 triệu đồng với tổ chức*” (Điều a Khoản 4 Điều 30 Nghị định 100/2019/NĐ-CP). Một điều khác biệt là Nghị định này không vướng phải sự phản ứng gay gắt từ công chúng như Nghị định số 71/2012/NĐ-CP năm 2012.

Liên quan đến vấn đề này có một câu hỏi quan trọng đặt ra là: Tại sao quy định này vào thời điểm năm 2012 bị phản đối và hiện nay giai đoạn 2019-2022 lại không có sự phản đối? Đây là vấn đề cốt lõi nằm sau sự khác biệt về cùng một đối tượng điều chỉnh này? Bài viết sử dụng phương pháp so sánh chính sách và những kiến thức liên quan đến quy trình chính sách công để xem xét và lý giải tình huống trên.

2. Một số vấn đề lý thuyết

Có nhiều quan niệm khác nhau về chính sách công, ở đây chính sách công “là sự phản ứng của nhà nước đối với môi trường bên trong và bên ngoài. Phản ứng này được thực hiện theo một quy trình từ việc xác định vấn đề chính sách, cân nhắc và lựa chọn các phương án, đưa các phương án vào thực tế, đánh giá kết quả và hiệu chỉnh phản ứng để hướng tới phản ứng sau tốt hơn” (Sơn, 2016). Theo khái niệm này, không phải bất cứ phản ứng nào của nhà nước cũng được gọi là chính sách công. Chỉ những phản ứng được thực hiện theo quy trình chính sách mới được gọi là chính sách công.

Tác giả đã sử dụng quy trình chính sách để tiếp cận và đưa ra khái niệm chính sách công. Theo tác giả, chính sách công không chỉ dừng lại ở việc ban hành, mà quan trọng hơn ở khâu đưa chúng vào thực tế hoạt động. Chính sách công là một quá trình gồm nhiều khâu. Các khâu này nằm trong một mắt xích có mối liên hệ chặt chẽ với nhau. Thiếu sót, yếu kém ở bất kỳ khâu nào cũng có thể làm cho chính sách thất bại. Các khâu này bao gồm (1) *xác định vấn đề chính sách*; (2) *lựa chọn hành động*; (3) *triển khai hành động (thực thi chính sách)*; (4) *đánh giá kết quả*; (5) *điều chỉnh chính sách* (Colebatch, 2002). Trong đó, lựa chọn hành động và thực thi chính sách đóng vai trò quan trọng. Thứ nhất, vì chúng quyết định đến thành công của chính sách. Thứ hai, hai khâu này đòi hỏi nhiều thời gian, công sức và các nguồn lực khác hơn

so với tất cả các khâu còn lại. Thứ ba, bản chất của chính sách được thể hiện thông qua hai giai đoạn này.

Cách tiếp cận chính sách công từ quy trình chính sách có những ưu điểm nhất định. Cách tiếp cận này giúp nhìn nhận rõ ràng những yếu kém có thể có ở từng khâu. Không những vậy, với cách tiếp cận này, chúng ta có thể nghiên cứu dễ dàng hơn sự tương tác, tham gia của các cộng đồng chính sách vào trong quy trình chính sách. Cách tiếp cận này còn giúp giải đáp mức độ quan tâm của Nhà nước đối với chính sách.

3. Phân tích tình huống chính sách

Cần khẳng định rằng Nghị định 71/2012/NĐ-CP và Nghị định 100/2019/NĐ-CP là chính sách công. Vì những lý do cơ bản như: (1) đây là một phản ứng của nhà nước đối với vấn đề sở hữu phương tiện giao thông; (2) sự phản ứng này được tổ chức thông qua một loạt hành động từ ý tưởng thắt chặt quản lý vấn đề sở hữu phương tiện giao thông, đưa lên chương trình nghị sự, xem xét lựa chọn các phương án, lựa chọn phương án cuối cùng là tăng mức xử phạt. Chính sách này còn là kết quả của sự tham gia của các chủ thể trong cộng đồng chính sách như Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Viện Kiểm sát Nhân dân, Bộ Tư pháp, Bộ Công an, Ủy ban Pháp luật của Quốc hội, Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội...; (3) kết quả cuối cùng được thể hiện dưới dạng một văn bản - nghị định.

Khẳng định này là cơ sở quan trọng để áp dụng cách tiếp cận quy trình chính sách vào nghiên cứu tình huống. Áp dụng quy trình chính sách của Colebatch, có bảng sau:

Bảng 1. Quy trình chính sách công trong tình huống nghiên cứu

Quy trình chính sách	Quy trình chính sách tương ứng trong tình huống nghiên cứu
Bước 1. Xác định vấn đề chính sách	Vấn đề chủ sở hữu đối với phương tiện giao thông ở Việt Nam đang có nhiều bất ổn. Nhiều xe máy, ô tô đã qua nhiều lần chuyển đổi người sử dụng nhưng không chuyển đổi quyền sở hữu. Điều này gây thất thoát cho ngân sách do không thu được thuế nẩy sinh trong quá trình chuyển đổi. Không những vậy, tạo ra lộn xộn trong hoạt động quản lý các phương tiện giao thông. Vấn đề đặt ra là phải điều chỉnh tình trạng này. Tuy nhiên, văn bản quy phạm trước đây không phát huy được hiệu quả. Điều cần thiết là phải đặt lại vấn đề sở hữu đối với phương tiện giao thông, cụ thể là xe ô tô và xe máy.
Bước 2. Lựa chọn hành động	Để điều chỉnh vấn đề chủ sở hữu đối với phương tiện giao thông có nhiều phương án: (1) thắt chặt vấn đề đăng ký chủ sở hữu đối với xe ô tô, xe máy; (2) tăng cường xử phạt đối với phương tiện giao thông không chính chủ; (3) đẩy mạnh tuyên truyền để người dân thực hiện đúng các quy định về xe chính chủ. Phương án được lựa chọn là sửa đổi văn bản quy phạm đã có bằng cách nâng cao mức xử phạt đối với các trường hợp vi phạm.

<p>Bước 3. Thực thi chính sách</p>	<p>Để thực thi chính sách này, cần có sự tham gia của các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, Thủ trưởng cơ quan thuộc Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Ngoài ra, Cảnh sát giao thông thực hiện việc kiểm tra tình trạng sở hữu của xe và ra quyết định xử phạt đối với những trường hợp vi phạm. Cơ quan thuế thực hiện thu phí phạt. Đây là hai chủ thể tham gia vào việc thực thi chính sách này một cách rõ ràng nhất. Riêng chủ thể là cảnh sát giao thông được xem là chủ thể then chốt trong quá trình thực thi chính sách này.</p>
<p>Bước 4. Đánh giá kết quả thực thi</p>	<p>Việc đánh giá chính sách này được thực hiện thông qua cuộc họp giữa Bộ Tư pháp và Bộ Công an ngày 19/11/2012 qua đó khẳng định, các quy định này là đúng pháp luật. Việc đánh giá chính sách này thực hiện không bao lâu sau ngày chính sách có hiệu lực xuất phát từ sự phản ứng gay gắt của người dân. Việc đánh giá này chủ yếu để xem xét lại tính hợp pháp của chính sách.</p>
<p>Bước 5. Điều chỉnh chính sách</p>	<p>Cho đến nay chưa có điều chỉnh nào liên quan đến vấn đề này ngoài ý kiến của một vài chuyên gia Bộ Tư pháp và Bộ Công an cho rằng nên tạm hoãn thi hành việc xử phạt chủ phương tiện giao thông không chuyển quyền sở hữu. Theo bà Lê Thị Nga, Phó chủ nhiệm Ủy ban Tư pháp Quốc hội, “đây là giải pháp “hoãn binh” chứ không phải là sự thừa nhận tính thiếu khả thi của Nghị định 71/2012/NĐ-CP. Chính phủ cần sớm xem lại Nghị định 71/2012/NĐ-CP. Ủy ban Pháp luật, Ủy ban Quốc phòng và An ninh của Quốc hội nên phối hợp giám sát và tổ chức một phiên giải trình về việc tuân thủ các quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật trong việc ban hành nghị định trên”.</p>

Nguồn: Colebatch (2002:50-51) và phân tích của tác giả

Đánh giá quy trình chính sách trong trường hợp chính sách xe chính chủ cho thấy:

Thứ nhất, khâu xác định vấn đề chính sách diễn ra theo đúng trình tự của khâu xác định vấn đề chính sách như: thực tiễn đời sống kinh tế, chính trị, xã hội đặt ra vấn đề thắt chặt quản lý sở hữu đối với phương tiện giao thông; vấn đề này sau đó được đưa lên chương trình nghị sự và được điều chỉnh bằng một chính sách. Thực tế quản lý nhà nước ở nhiều nước trên thế giới còn cho thấy:

- Quy định xe chính chủ hoàn toàn hợp lý trong bối cảnh Việt Nam do tình trạng lộn xộn về vấn đề sở hữu phương tiện giao thông. Cần thiết phải tăng cường điều chỉnh. Hợp lý hiểu theo nghĩa phù hợp với các nước trên thế giới. Ở những nước phát triển, vấn đề sở hữu xe được quản lý một cách nghiêm túc dưới nhiều hình thức.

- Quy định về sở hữu xe còn giúp hạn chế những hậu quả pháp lý xảy ra liên quan đến việc lưu thông phương tiện giao thông như: tai nạn giao thông, vấn đề thừa kế, kiện tụng, tranh chấp liên quan đến sở hữu phương tiện giao thông, trách nhiệm bồi thường thiệt hại do chủ sở hữu phương tiện giao thông gây ra.

Theo đó, bước một của quy trình chính sách này được xem là hợp lý. Vấn đề về sở hữu

phương tiện giao thông cần phải được điều chỉnh bởi pháp luật giao thông. Các văn bản về xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông chỉ là một bộ phận trong hệ thống pháp luật này.

Thứ hai, ở bước hai, chính sách được đưa ra là tăng mức xử phạt đối với những hành vi vi phạm quy định về sở hữu xe; cụ thể là hành vi không chuyển quyền sở hữu phương tiện giao thông. Giải pháp được lựa chọn là nâng cao mức chế tài. Có nghĩa là, quy định về sở hữu phương tiện giao thông đã có, vấn đề chỉ ở chỗ làm cho quy định này “có hiệu lực” hơn trước bằng cách nâng cao mức xử phạt. Điều này cho thấy chủ thể ban hành chính sách có cân nhắc và xem xét nhiều phương án để chọn ra phương án phù hợp nhất là tăng chế tài.

Thứ ba, là bước 4 và bước 5. Đối với chính sách năm 2012, một điều mà nghiên cứu này có thể thấy được là phản ứng của nhà hoạch định chính sách rất chậm chạp trước các luồng dư luận phản đối gay gắt của người dân, mặc dù có hành động phù hợp. Chính sách (Nghị định 71/2012/NĐ-CP năm 2012) đã được áp dụng nhưng sau đó bị dư luận phản ứng nên tạm dừng trên thực tế. Đến năm 2019 mới tiếp tục điều chỉnh mức xử phạt và đưa vào thực tế lần nữa (Nghị định 100/2019/NĐ-CP).

Thứ tư, vấn đề có thể nằm ở bước thứ 3. Về mặt pháp lý, quy định về chủ sở hữu phương tiện giao thông là đúng, phù hợp nhưng vẫn gặp sự phản đối từ người dân.

Thực hiện chính sách đóng vai trò vô cùng quan trọng trong quy trình chính sách. Trong quá trình thực thi chính sách, các chủ thể tương tác với nhau và có thể tạo ra sự căng thẳng. Triển khai thực hiện chính sách không những thể hiện ở việc chuẩn bị các nguồn lực cần thiết mà còn phải chuẩn bị những điều kiện hết sức cơ bản để điều hòa các căng thẳng có thể xảy ra giữa các chủ thể trong quá trình thực thi chính sách.

Trong tình huống nghiên cứu này, chủ thể thực thi cơ bản là Bộ Giao thông vận tải, Cảnh sát giao thông, chính quyền các cấp có liên quan đến vấn đề sở hữu phương tiện giao thông và đối tượng mà chính sách hướng tới những người sử dụng phương tiện giao thông. Trong đó, tương tác giữa cảnh sát giao thông và người dân là cơ bản nhất. Trên thực tế, tương tác này đã tạo ra sự căng thẳng. Người dân cho rằng chính sách về sở hữu phương tiện giao thông tạo thêm nhiều cơ hội cho cảnh sát giao thông hạch sách và nhũng nhiễu người dân. Người dân e ngại rằng khi ra đường phải đem hàng loạt giấy tờ chứng minh xe chính chủ để có thể chứng minh khi bị cảnh sát giao thông hỏi.

Đối với việc thực hiện chính sách năm 2012

Nguyên nhân chính giải thích vì sao chính sách năm 2012 bị người dân phản đối là do trên thực tế cảnh sát giao thông khó có căn cứ để xử phạt xe không chính chủ nên dễ xử phạt theo cảm tính. Đây chính là điều làm người dân lo lắng. Các nhà hoạch định chính sách phải có trách nhiệm xem xét, nghiên cứu thực trạng này để xóa bỏ sự lo lắng ở người dân, đây là điều then chốt giúp việc thực thi chính sách thành công.

Sự lo lắng của người dân có thể kể ra một số lý do như: (1) nhiều phương tiện giao thông

được chuyển đổi qua nhiều chủ sở hữu nhưng không thực hiện việc chuyển quyền sở hữu nên người dân không biết làm cách nào để có thể “chính chủ hóa” phương tiện họ đang sử dụng; (2) người dân ngại phải đóng phí khi thực hiện “chính chủ hóa”; (3) người dân sợ bị cảnh sát giao thông “vòi vĩnh”.

Về lý do thứ (1) Các nhà hoạch định bỏ qua thực tế nhiều người dân không thực hiện chuyển đổi quyền sở hữu khi mua xe máy nên không chuẩn bị phương án khắc phục, và những chuẩn bị cần thiết hỗ trợ người dân thực hiện chuyển đổi quyền sở hữu.

Về lý do thứ (2), người dân chưa được biết mức thuế họ sẽ phải đóng như thế nào. Một vấn đề khác cũng cần được đặt ra là có nên thu thuế hay chỉ dừng lại ở thu phí chuyển đổi. Cơ quan ban hành chính sách đã không tính toán đến phương án này và cũng không tuyên truyền cho người dân biết.

Về lý do thứ (3), hoang mang này hoàn toàn có cơ sở khi mà người dân chưa hiểu rõ về vai trò của cảnh sát giao thông.

Ở đây có sự nhầm lẫn giữa xe chính chủ và sử dụng xe chính chủ. Xe chính chủ là xe được đứng tên người đang sở hữu chiếc xe đó. Chẳng hạn xe ô tô đó là của ông Nguyễn Văn A, và trong giấy tờ sở hữu xe ghi tên ông Nguyễn Văn A, chiếc xe ô tô này là xe ô tô chính chủ. Một ngày nọ, ông Nguyễn Văn A cho ông Hoàng Thanh B mượn chiếc xe ô tô này. Khi đó, ông Hoàng Thanh B đang sử dụng xe chính chủ. Giả sử trên đường, ông Hoàng Thanh B gặp cảnh sát giao thông và bị kiểm tra vấn đề xe chính chủ. Trong trường hợp này, nảy sinh một số vấn đề:

- Xử phạt ông Hoàng Thanh B vì không chứng minh được xe ô tô mà ông B đang sử dụng là xe chính chủ. Muốn ra được quyết định xử phạt này, cảnh sát giao thông phải chứng minh xe ô tô mà ông B đang sử dụng là xe không chính chủ. Để làm được điều đó, cảnh sát giao thông phải tìm hiểu xem ai là người đang sở hữu chiếc xe ô tô đó, và người đó có tên được ghi trong giấy tờ sở hữu chiếc xe ô tô này hay không. Nếu không phải, thì xe ô tô này là xe không chính chủ. Những việc này không thể tiến hành trên đường. Nói cách khác, cảnh sát giao thông không đủ căn cứ để xử phạt xe không chính chủ nếu chỉ dừng người đi đường lại và kiểm tra giấy tờ. Vì vấn đề ở đây là xử phạt xe không chính chủ chứ không phải xử phạt người đang lưu hành xe của người khác. “Xe của người khác có thể là xe chính chủ”, cũng có thể là xe không chính chủ. Trong ví dụ trên, ông Hoàng Thanh B không thể bị phạt vì ông đang lưu thông xe chính chủ của ông Nguyễn Văn A.

- Một điều dễ nhầm lẫn nữa là *ai sẽ là người bị phạt: người đang lưu thông xe không chính chủ hay người chủ sở hữu của xe không chính chủ*. Ví dụ, cũng trong trường hợp trên, ông Nguyễn Văn A là chủ sở hữu xe ô tô, nhưng xe ô tô do cha ông để lại và giấy tờ xe vẫn còn ghi tên của cha ông. Ông Hoàng Thanh B mượn xe chạy trên đường, và bị cảnh sát giao thông dừng lại xét hỏi. Giả sử cảnh sát giao thông đủ chứng cứ khẳng định xe ô tô ông B đang lưu thông là xe không chính chủ. Trong trường hợp này ông B bị xử phạt hay ông A bị xử phạt? Rõ

ràng, theo lô gích pháp lý, ông A sẽ bị xử phạt vì ông A là người vi phạm quy định pháp luật về sở hữu xe ô tô chứ không phải ông B. Trong trường hợp này ông B được an toàn, dù đang lưu thông xe không chính chủ vì ông không vi phạm quy định về sở hữu xe ô tô. Thế nhưng người dân lại nhầm lẫn về việc có thể ông B sẽ bị xử phạt. Thế nên mới có trường hợp, một công dân đặt ra vấn đề *“khi tôi lấy xe của vợ tôi đi lại, tôi phải đem nào là giấy tờ xe của vợ tôi, cả giấy đăng ký kết hôn nữa”* (Cường, 2012), dù đây là cách hiểu không đúng.

Từ những phân tích trên cho thấy cơ quan ban hành pháp luật, trong quá trình thực thi chính sách, chưa có biện pháp giúp người dân phân biệt rõ ràng để tránh những nhầm lẫn trên. Ngay cả cảnh sát giao thông là đối tượng thực thi chính nhưng vẫn chưa có những hiểu biết đúng đắn. Vì vậy, nếu ra quyết định xử phạt hành chính không đúng, không có căn cứ, người dân có thể khiếu nại, khiếu kiện quyết định hành chính đó. Khi đó người ra quyết định xử phạt là người chịu trách nhiệm về sai sót của mình. Lực lượng cảnh sát giao thông, theo phân tích trên, hoàn toàn không có đủ căn cứ để ra quyết định xử phạt về vấn đề vi phạm sở hữu phương tiện giao thông. Nếu muốn phạt người dân thì cảnh sát giao thông phải chứng minh được rằng xe này đã được mua, bán, tặng, cho mà không làm thủ tục sang tên. Nói cách khác, áp dụng cách tiếp cận quy trình chính sách vào nghiên cứu tình huống quy định về sở hữu phương tiện giao thông cho thấy, quy trình ban hành chính sách này bộc lộ hạn chế. Chính điều đó tạo ra sự phản đối gay gắt của người dân.

Đối với việc thực hiện chính sách giai đoạn 2019-2021

Rút kinh nghiệm từ quá trình thực hiện chính sách năm 2012, chính sách năm 2019 được thực hiện với sự cẩn trọng hơn. Việc lắng nghe và tổ chức lấy ý kiến người dân bài bản hơn nên lần thực hiện chính sách này không làm xuất hiện dư luận xã hội phản đối trên các phương tiện thông tin đại chúng. Sự bài bản của quá trình thực hiện thể hiện ở những điểm sau:

- Nhà nước giải quyết một số vấn đề mang tính chất hỗ trợ và tạo điều kiện cho người dân chính chủ hóa những chiếc xe không chính chủ của họ. Chẳng hạn như đơn giản hóa và số hóa thủ tục hành chính này để người dân có thể đăng ký chuyển quyền sở hữu.

- Nhà nước tích cực và làm tốt khâu tuyên truyền giúp người dân hiểu về chính sách mới ban hành. Tuyên truyền cho một chính sách mới không những tạo niềm tin, tăng cường sự ủng hộ từ người dân mà còn là một trong những bước khoa học trong quy trình chính sách. Trong thời gian qua, việc tuyên truyền bắt đầu đi đúng hướng, khi mà một số tờ báo khẳng định rằng:

“Hiện tại theo Nghị định 100/2019/NĐ-CP, không có lỗi nào gọi là lỗi “đi xe không chính chủ” như nhiều người đề cập đến. Mà chỉ có quy định về xử phạt đối với hành vi Không làm thủ tục đăng ký sang tên xe để chuyển tên chủ xe trong Giấy đăng ký xe sang tên của mình theo quy định. Cụ thể thì các cá nhân, tổ chức sẽ bị xử phạt khi: Không làm thủ tục đăng ký sang tên xe (để chuyển tên chủ xe trong Giấy đăng ký xe sang tên của mình) trong vòng 30 ngày kể từ khi được chuyển giao xe khi mua, được cho, được tặng, được phân bổ, được điều chuyển, được thừa kế tài sản là xe mô tô, xe gắn máy, các loại xe tương tự xe mô tô; xe ô tô, máy kéo, xe

máy chuyên dùng, các loại xe tương tự xe ô tô. Như vậy, chỉ những trường hợp mua, được cho, được tặng... nêu trên mà không làm thủ tục sang tên theo quy định mới bị xử phạt. Cho nên, người dân di chuyển trên đường bằng xe đi mượn từ bạn bè, người thân... thì không bị phạt về lỗi không sang tên xe” (Thư viện pháp luật, 2019).

- Trong quá trình thực hiện chính sách, cơ quan ban hành chính sách xem xét kỹ lưỡng chủ thể tham gia thực hiện, đã xác định đúng chủ thể thực hiện trọng tâm. Khác với việc thực hiện chính sách năm 2012, đã chuyển chủ thể thực hiện chính từ chỉ dành cho cảnh sát giao thông trên đường sang cơ quan thực hiện đăng ký chuyển quyền sở hữu xe ô tô, xe máy và cảnh sát giao thông. Theo quy định tại Khoản 10 Điều 80 Nghị định 100/2019/NĐ-CP, việc xác minh để phát hiện vi phạm về lỗi không sang tên xe chỉ được thực hiện qua 2 cách sau: (1) Công tác điều tra, giải quyết vụ tai nạn giao thông; (2) Công tác đăng ký xe. Như vậy, nếu người dân đang lưu thông trên đường mà CSGT kiểm tra thì cần xuất trình đủ các loại giấy tờ theo quy định chung là đảm bảo yêu cầu, không bị xử phạt về lỗi không sang tên xe dù tên trên cả vệt và CMND/CCCD của người điều khiển khác nhau.

4. Kết luận

Một trong những yếu tố nâng cao chất lượng chính sách là việc tuân thủ quy trình của chính sách bởi đây là cách thức giúp phát hiện thiếu sót trong quá trình ban hành và thực hiện chính sách công. Quy trình chính sách không những giúp các nhà hoạch định chính sách chuẩn bị một chính sách tốt mà còn giúp kiểm tra được quá trình chính sách, để thấy được những hạn chế của chính sách đó và có những điều chỉnh phù hợp. Chính sách về xử phạt vi phạm về quyền sở hữu phương tiện giao thông là một trong những ví dụ tiêu biểu cho thấy việc tuân thủ quy trình chính sách có ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng của quá trình ban hành và thực hiện chính sách này.

Trong tình huống “xe không chính chủ”, quy trình chính sách đã không được xem xét đúng mức trong chính sách ban hành năm 2012 của Bộ Giao thông vận tải. Nhưng đến giai đoạn 2019-2021, việc thực hiện chính sách bài bản hơn do tư duy về thực hiện chính sách tốt hơn nên đã khắc phục những hạn chế của quá trình thực hiện chính sách năm 2012. Theo đó, để việc thực hiện chính sách được hiệu quả, một số vấn đề sau cần được chú trọng:

Thứ nhất, quá trình thực hiện chính sách cần diễn ra cùng với hoạt động tuyên truyền bài bản và hiệu quả.

Thứ hai, chủ thể thực hiện chính sách cần chuẩn bị và tổ chức triển khai những hỗ trợ cần thiết cho đối tượng thụ hưởng chính sách, giúp họ có đủ thời gian và điều kiện chuyển đổi phù hợp với yêu cầu của chính sách mới.

Thứ ba, quá trình thực hiện chính sách cần quan tâm tới việc lựa chọn đối tượng thực hiện chủ đạo phù hợp. Đây là một trong những điều kiện quan trọng giúp đảm bảo chất lượng thực hiện chính sách.

Tài liệu tham khảo

- Chính phủ (2012). *Nghị định 71/2012/NĐ-CP ngày 19 tháng 9 năm 2012 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2010/NĐ-CP ngày 02 tháng 4 năm 2010 của Chính phủ Quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ.*
- Chính phủ (2019). *Nghị định 100/2019/NĐ-CP ngày 30 tháng 12 năm 2019 quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.*
- Colebatch, H. (2002). *Policy (2nd edition)*. Open University Press.
- Cường, C. M. (2012). Bắt người dân chứng minh nguồn gốc xe là chưa đúng luật. *Câu chuyện Pháp luật*, 52(T11/2012), 4-8.
- Quý, N. (2022, ngày 08 tháng 01). Đi xe không chính chủ: Khi nào thì bị phạt? Bao nhiêu tiền? Truy xuất từ <https://thuvienphapluat.vn/tintuc/vn/thoi-su-phap-luat-binh-luan-gop-y/39001/di-xe-khong-chinh-chu-khi-nao-thi-bi-phat-bao-nhieu-tien>, trích đọc ngày 27/4/2022.
- Phước, Đ. (2012, ngày 10 tháng 11). Phạt xe không chính chủ: Người dân và CSGT đang hiểu sai quy định. Truy xuất từ <http://thuvienphapluat.vn/tintuc/vn/thoi-su-phap-luat/thoi-su/3770/phat-xe-khong-chinh-chu-bao-chi-va-csgt-dang-hieu-sai-quy-dinh>, trích đọc ngày 25/4/2022.
- Sơn, N. H. (2016). *Đại cương về chính sách công*. TP.HCM: Nhà xuất bản Lao Động.

