

02/01/2013

VŨ THÀNH TỰ ANH
ĐỖ HOÀNG PHƯƠNG

MŨ BẢO HIỂM XE MÁY Ở VIỆT NAM

Quy định bắt buộc đội mũ bảo hiểm đối với người đi xe máy

Cùng với quá trình tăng trưởng kinh tế, Việt Nam đã chứng kiến một sự phát triển vô cùng nhanh chóng về giao thông đường bộ, trong đó xe máy hai bánh (gọi tắt là “xe máy”) trở thành một phương tiện giao thông phổ biến. Trong giai đoạn 1991-2010, số lượng xe máy trên toàn quốc đã tăng từ 1,5 lên đến gần 30 triệu chiếc (xem Phụ lục 1). Nhiều người lý giải tình trạng này là kết quả của ba nhân tố xảy ra đồng thời: sự gia tăng thu nhập của dân cư nhờ tăng trưởng kinh tế, giá xe máy giảm đáng kể nhờ chính sách tự do hóa thương mại, và sự yếu kém vốn có của hệ thống giao thông công cộng. Có thể nói, sự phổ biến và mật độ xe máy đã trở thành một nét đặc trưng của hệ thống giao thông Việt Nam.

Song hành với sự tăng trưởng của các phương tiện giao thông là số vụ tai nạn giao thông đường bộ. Trong giai đoạn 2000 – 2010, mỗi năm trung bình có khoảng 11.000 người chết do tai nạn giao thông, tăng gần gấp đôi so với số lượng khoảng 5.000 người trong giai đoạn 1992 - 1999. Con số này đã đưa Việt Nam thành một trong những nước có số lượng người chết vì tai nạn giao thông đường bộ cao trên thế giới.¹ Một ước tính trong năm 2009 cho rằng tổng thiệt hại do tai nạn giao thông đường bộ gây ra lên đến 800 triệu USD (khoảng 0,8% GDP).² Trong đó, phương tiện bị tai nạn chủ yếu là xe máy, chiếm khoảng 70% tổng các phương tiện gây tai nạn (xem Phụ lục 2 và 3). Theo Tổ chức Y tế Thế giới, người đi xe máy có xác suất chết cao gấp 27 lần và bị chấn thương cao gấp 6 lần so với người đi xe hơi.³ Một trong những chấn thương thường xuyên và gây nguy hiểm lớn nhất của tai nạn xe máy là chấn thương sọ não. Chấn thương sọ não rất dễ gây tử vong, còn khi chữa trị được thì các chi phí y tế, thiệt hại kinh tế và chất lượng cuộc sống cho bệnh nhân và gia đình cũng rất lớn. Một ca chấn thương sọ não mức độ trung bình ở Việt Nam có thể tiêu tốn số tiền gấp hai lần GDP bình quân đầu người hằng năm, còn nạn nhân trung bình mất nửa năm mới có thể lao động trở lại (xem Phụ lục 4, 5, 6). Đó là chưa kể hao tổn từ các tổn thương lâu dài về não khác. Nghiên cứu tổng quát chỉ ra rằng đối với người đi xe máy, đội mũ bảo hiểm (MBH)

¹ Theo Tổ chức y tế thế giới trong báo cáo Global Burden Disease Death Estimate 2008, thì Việt Nam đứng thứ 30 trong theo tỷ lệ số người chết vì tai nạn giao thông trên 100.000 dân.

² <http://vtc.vn/2-231136/xa-hoi/moi-nam-vn-thiet-hai-khoang-1-ty-usd-vi-tngt.htm> ngày truy cập 2/1/2011.

³ Tổ chức Y tế Thế giới, “Báo cáo thế giới về phòng chống tai nạn giao thông đường bộ” (World report on road traffic injury prevention), 2004.

Tình huống này do Vũ Thành Tự Anh và Đỗ Hoàng Phương biên soạn dựa theo các tư liệu công cộng. Tình huống này chỉ nhằm phục cho việc thảo luận trên lớp học và không nhằm mục đích ủng hộ hay phản đối một chính sách cụ thể nào của các tổ chức liên quan.

sẽ hạn chế tỷ lệ chấn thương sọ não khi có tai nạn xảy ra.⁴ Nghiên cứu khác cho các trường hợp cụ thể hơn ở Hoa Kỳ cũng cho thấy việc ban hành và thực thi luật bắt buộc đội MBH giúp giảm tình trạng chấn thương sọ não và tử vong. Ví dụ như sau khi ban hành quy định đội MBH xe máy một cách toàn diện ở Bang Texas, tỷ lệ thương vong do tai nạn giao thông đã giảm đi 52-59%.⁵ Ngược lại, sau khi Florida xóa bỏ quy định bắt buộc đội MBH, tỷ lệ thương vong do tai nạn tăng lên 17,2 - 20,5%.⁶ Ở Thái Lan, nơi có số lượng xe máy tương đương với Việt Nam, quy định bắt buộc đội MBH được ban hành vào năm 1996. Trong năm đầu tiên thi hành luật, tỷ lệ sử dụng MBH tăng lên trên 90%, tỷ lệ chấn thương đầu và tử vong của người đi xe máy giảm lần lượt 40% và 24%.⁷

Để đối phó với tình trạng tai nạn giao thông tăng vọt từ cuối thập niên 1990 đầu thập niên 2000, vào năm 2002 Ban Bí thư Trung Ương Đảng Việt Nam đã ra chỉ thị số 22-CT/TW và Chính phủ Việt Nam cụ thể bằng Nghị quyết 13/2002/NQ-CP đề ra nhiều chính sách trên quy mô lớn. Một trong những biện pháp đáng chú ý lúc đó là bắt đầu thực hiện đội MBH bắt buộc trên một số tuyến đường được quy định (chủ yếu là các tuyến quốc lộ có vận tốc lưu thông cao). Vào năm 2007, Chính phủ Việt Nam ban hành tiếp Nghị quyết 32/2007/NQ-CP để chống tai nạn giao thông với các hình phạt rất nghiêm khắc. Đầu tiên là vào ngày 15/9/2007 người chạy xe máy trên các tuyến đường quốc lộ phải bắt buộc đội MBH. Đến ngày 15/12/2007, đội MBH sẽ bị bắt buộc trên mọi tuyến đường giao thông. Song song với đó là tăng mức phạt từ 20.000 – 40.000 Đồng (Nghị định 152/2005/NĐ-CP Chính Phủ) lên thành 100.000 – 200.000 Đồng (Nghị định số 146/2007/NĐ-CP) cho các hành vi không đội MBH hoặc đội mũ không cài dây. Mức phạt này áp dụng cho người tham gia thông không đội MBH và người điều khiển xe máy chở người không đội MBH. Quy định này gặp nhiều ý kiến phản đối từ phía người dân, tuy nhiên chính phủ Việt Nam vẫn quyết tâm thực hiện. Vào ngày 10/12/2007 tức là gần ngày quy định đội MBH bắt trên toàn quốc buộc 15/12/2007, Thủ Tướng Việt Nam còn có công điện gửi các bộ ngành yêu cầu thực hiện nghiêm Nghị quyết 32/2007/NQ-CP và các cơ quan truyền thông tăng cường tuyên truyền cho người dân sử dụng MBH.

Gần sát thời điểm bắt buộc phải đội MBH, người dân bắt đầu tăng cường mua MBH, thậm chí một số tuyến đường bán MBH ở TP.HCM tối ngày 14/12 còn xảy ra hiện tượng kẹt xe do người dân đổ ra đường mua MBH. Kết quả là sau ngày 15/12/2007, thói quen đội MBH khi tham gia giao thông đã được hình thành ở Việt Nam. Theo một thống kê của Tổ Chức Y Tế Thế giới (WHO), sau khi quy định bắt buộc đội MBH có hiệu lực thì 96% người lớn khi tham gia giao thông có đội MBH.⁸ Tuy nhiên, do không bắt buộc trẻ em phải đội MBH, nên tỷ lệ đội mũ của nhóm này chỉ là 30%. Vào năm 2010, chính phủ Việt Nam tiếp tục ban hành Nghị định 34/2010/NĐ-CP bổ sung quy định bắt buộc trẻ em từ 6 – 14 tuổi phải đội MBH khi tham gia giao thông và mức phạt vi phạm cũng tương đương với người lớn, tức là từ 100.000 – 200.000 đồng. Mặc dù như vậy, số vụ xử phạt vi phạm hành chính giao thông liên quan MBH hằng năm vẫn rất lớn, lên đến hàng trăm nghìn lượt mỗi năm (xem Phụ lục 8).

⁴ Liu, B. C.; Ivers, R.; Norton, R.; Boufous, S.; Blows, S.; Lo, S. K. (2008). "Helmets for preventing injury in motorcycle riders". In Liu, Bette C. Cochrane Database of Systematic Reviews.

⁵ Mounce N. và các tác giả, "The reinstated comprehensive motorcycle helmet law in Texas", Insurance Institute for Highway Safety, 1992.

⁶ Muller, A., "Florida's motorcycle helmet law repeal and fatality rates", American Journal of Public Health", 2004, Số 94, trang 556-558.

⁷ Tổ chức Y tế Thế giới, "Mũ bảo hiểm: cẩm nang an toàn đường bộ cho các nhà hoạch định chính sách và tổ chức thực hiện" (Helmets: A Road Safety Manual for Decision Makers and Practitioners), 2006, trang 19.

⁸http://www.wpro.who.int/NR/rdonlyres/98CCB43F-C168-4AA8-9367-FE4D6A6C8138/0/fs_helmet_motorcycle_safety_vn.pdf ngày truy cập 28/12/2011.

Sau khi quy định bắt buộc đội MBH được chấp hành rộng rãi, đã có một số bằng chứng ban đầu cho thấy MBH có thể giảm được tình trạng chấn thương sọ não do tai nạn xe máy. Theo số liệu của báo Tuổi trẻ từ Bệnh Viện Chợ Rẫy, số người tử vong vì chấn thương sọ não trong năm 2008 giảm 10% so với năm 2007.⁹ Một nghiên cứu khác của một nhóm bác sĩ bệnh viện Nhân Dân Gia Định khảo sát mẫu 658 bệnh nhân nhập viện vì chấn thương sọ não cho thấy đội MBH cũng giúp giảm mức độ tổn thương não.¹⁰ Trong số các bệnh nhân nhập viện vì tai nạn giao thông thì một tỷ lệ lớn sử dụng MBH không rõ nguồn gốc hoặc không cài dây an toàn (xem Phụ lục 9). Số liệu của nghiên cứu của Bệnh viện Gia Định ở trên cũng cho thấy trong mẫu khảo sát có 26,2% nạn nhân khi xảy ra tai nạn thì MBH rơi ra khỏi đầu và kết luận trong báo cáo này cũng đặt ra một số nghi vấn chất lượng MBH.¹¹

Thị trường mũ bảo hiểm ở Việt Nam

Theo khảo sát của các báo Tuổi trẻ, Người Lao Động¹², trong năm 2007 MBH trên thị trường được bán với mức giá dao động khá xa nhau: từ 30.000 – 40.000 đồng cho mũ nhái hoặc không rõ nguồn gốc cho đến 300.000 – 400.000 đồng cho các loại mũ tốt của các thương hiệu có uy tín, thậm chí có mức giá 1.000.000 đồng cho các mũ chất lượng cao nhập ngoại. MBH được bày bán ở rất nhiều nơi, từ vỉa hè, những cửa hàng mặt phố, các quầy bán MBH dọc các tuyến đường, các cửa hàng tạp hóa, hoặc được tặng kèm khi mua bảo hiểm xe máy hoặc mua xe máy mới cho đến các siêu thị, cửa hàng ủy quyền chuyên bán MBH, và các đại lý MBH chính hãng. Người tiêu dùng có thể dễ dàng lựa chọn các loại MBH với các mức giá và ở nhiều địa điểm khác nhau.

Theo quy định của Tổng cục Tiêu chuẩn và đo lường chất lượng (Quatest), trước ngày 15/11/2008 khi Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật chưa có hiệu lực thì MBH phải tuân theo TCVN 5756:2001 và dán nhãn CS. Đến ngày 15/11/2008 thì chất lượng MBH được điều chỉnh theo Quyết định số 04/2008/QĐ-BKHCN về Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về MBH cho người đi mô tô, xe máy và dán nhãn CR. Theo đó, các doanh nghiệp (sản xuất trong nước và nhập khẩu) sẽ đăng kí chứng nhận chất lượng MBH cho 1 trong 5 trung tâm kiểm định chất lượng có thẩm quyền thuộc Quatest để nơi này tiến hành đánh giá và thẩm định. Khi quá trình này thành công, doanh nghiệp sẽ được cấp giấy chứng nhận chất lượng trong thời gian không quá 3 năm. Tiếp sau, Quatest sẽ tiến hành kiểm tra chất lượng MBH của doanh nghiệp theo định kì 6 tháng, hoặc tiến hành kiểm tra đột xuất. Chất lượng sản phẩm sau đó sẽ do doanh nghiệp hoàn toàn chịu trách nhiệm. Các doanh nghiệp đã được chứng nhận chất lượng sẽ công bố trên các phương tiện đại chúng về chứng nhận chất lượng và tiến hành sản xuất theo các quy định về nhãn mác như sau:

- Mũ phải được gắn dấu hợp quy - dấu CR.
- Mũ phải có nhãn và các thông tin sau: Tên sản phẩm, tên và địa chỉ cơ sở sản xuất hoặc tên và địa chỉ tổ chức, cá nhân nhập khẩu và phân phối; xuất xứ hàng hóa (đối với MBH nhập khẩu), cỡ mũ và tháng, năm sản xuất.

Ngoài ra, Quatest sẽ thông báo trên website của mình các thông tin sau:

⁹<http://tuoitre.vn/Chinh-tri-xa-hoi/Song-khoe/296054/Non-bao-hiem-loi-ich-cang-ro.html>

¹⁰ Trương Phước Sô, Tô Vĩnh Ninh, Phạm Dũng Nghiệp, Hồ Thái Sơn, Nguyễn Minh Bằng, “Nghiên cứu chấn thương sọ não từ sau quy định đội Mũ Bảo Hiểm” Tạp chí Y học TP.Hồ Chí Minh, Tập 13* Số 6 * 2009, trang 319 – 328. Sự khác biệt có ý nghĩa thống kê.

¹¹ Như trên

¹² <http://www.nld.com.vn/tintuc/chinh-tri-xa-hoi/201465.asp>, truy cập ngày 10/11/2007

<http://www.tuoiitre.com.vn/Tiayon/Index.aspx?ArticleID=218789&ChannelID=3>, truy cập ngày 10/11/2007.

- Danh sách các tổ chức chứng nhận được Bộ Khoa học và Công nghệ chỉ định chứng nhận hợp quy MBH
- Danh sách MBH đã chứng nhận hợp quy phù hợp QCVN 2:2008/BKHCN
- Danh sách cơ sở sản xuất MBH đã công bố phù hợp tiêu chuẩn.¹³

Tuy nhiên, thực tế cho thấy trên thị trường tồn tại rất nhiều mũ kém chất lượng. Khảo sát của Trung tâm Kỹ thuật tiêu chuẩn đo lường chất lượng 3 (Quatest 3) vào năm 2007 cho thấy 75% số mũ được kiểm tra không đủ chất lượng, và quản lý thị trường tịch thu hơn 3.000 MBH không rõ nguồn gốc, 4.000 dán tem giả.¹⁴ Một khảo sát khác của báo Tuổi Trẻ tháng 6/2010 bằng cách mua ngẫu nhiên 31 MBH ở các cửa hàng, siêu thị thì 71% mẫu không đạt chất lượng, có hai chiếc trong số mẫu thử bị vỡ cả vỏ nhựa sau khi đưa lên máy thử.¹⁵ Một số mũ khi bỏ xuống từ độ 90cm là rách đôi phần nhựa cứng bên ngoài. Kết quả này khi so sánh với hai cuộc khảo sát năm 2008 và 2009 của Hội Tiêu chuẩn và bảo vệ người tiêu dùng cho thấy kết quả vẫn không thay đổi nhiều. Đối với tem chất lượng CR, 16,1% mẫu tem ở trên bị kết luận là giả. Nhóm phóng viên của báo Tuổi trẻ trong loạt bài trên cũng cho biết việc sản xuất MBH nhái rất đơn giản, chỉ cần một bộ đồ nghề đơn giản, còn chi phí sản xuất khá thấp bao gồm: vỏ nhựa 8.000 đồng, mũ xốp 6.000 đồng, dây đeo và đệm lót cùng ốc vít 3.000 đồng. Tổng cộng là với chi phí 17.000 đồng là có thể tự lắp ráp MBH ở gia đình rồi bỏ mối cho các tiệm ven đường. Tem có thể mua được ở các cửa hàng in đề-can tự nhân với mức giá 500 đồng/tem cho số lượng 10.000 cái. MBH sau đó đến tay người tiêu dùng với mức giá 40.000 – 50.000 đồng. Trong khi đó, giá thành sản xuất tối thiểu của mũ chất lượng trung cấp cũng từ 45.000 – 50.000 đồng/chiếc.

Điều tra của nhóm phóng viên báo Tuổi trẻ cũng chỉ ra không phải tất cả các doanh nghiệp được công bố trên website của Quatest cũng hoạt động đúng theo đăng kí vì nhóm phóng viên này phát hiện một số doanh nghiệp sản xuất MBH có chứng nhận chất lượng cũng là doanh nghiệp ma.¹⁶ Cụ thể là Công ty TNHH TMSX may mặc và quảng cáo Minh Nghi và Công ty TNHH Đức Trụ (đều ở TP. HCM) không tìm thấy trụ sở đã đăng kí trên website hoặc đã ngừng hoạt động từ lâu.

Một số doanh nghiệp để đảm bảo thương hiệu đã mua Bảo hiểm trách nhiệm sản phẩm cho MBH của công ty mình. Một trường hợp là công ty TNHH Amoro ký kết với Công ty bảo hiểm phi nhân thọ Bảo Việt Việt Nam mua bảo hiểm cho sản phẩm của công ty với trị giá 2 tỉ đồng. Theo đó, tất cả những người sử dụng MBH của Amoro khi tham gia giao thông nếu xảy ra tai nạn và có những chấn thương liên quan đến đầu mà nguyên nhân được xác định là do chất lượng mũ không đảm bảo đều được bồi thường thiệt hại. Mức bồi thường cho từng trường hợp do công ty bảo hiểm giám định và chi trả tùy theo mức độ chấn thương của người sử dụng với mức bồi thường cao nhất là 100 triệu đồng/vụ.¹⁷

¹³Thông tin toàn đoạn trên được tổng hợp từ các câu hỏi trả lời đăng trên <http://portal.tcvn.vn/default.asp?action=category&ID=218>

¹⁴http://www.tin247.com/tphcm_75_mu_bao_hiem_khong_dat_chat_luong-1-115724.html ngày truy cập 2/1/2011.

¹⁵ Tổng hợp từ loạt phóng sự gồm 3 phần:

<http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/385903/Choang-voi-chat-luong-mu-bao-hiem---Ky-3-Trach-nhiem-ai-cung-keu-kho.html> ngày truy cập 2/1/2011.

<http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/385652/Mu-bao-hiem%C2%A0Nhưng-nha-san-xuat-dang-ngo.html> ngày truy cập 2/1/2011.

<http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/Phong-su-Ky-su/385509/Choang-voi-chat-luong-mu-bao-hiem%C2%A0.html> ngày truy cập 2/1/2011.

¹⁶ Như trên

¹⁷ <http://www.nld.com.vn/tintuc/chinh-tri-xa-hoi/201465.asp>, truy cập ngày 10/11/2007.

Tuy nhiên, lại có một công ty khác cũng mua bảo hiểm cho MBH nhưng lại sản xuất mũ kém chất lượng. Công ty TNHH SX & TM nhựa Chí Thành đã quảng cáo rằng “mũ bảo hiểm Chí Thành phù hợp chuẩn TCVN 5756-2001, công ty đã ký hợp đồng mua tem chống hàng giả, ký hợp đồng bảo hiểm trách nhiệm với Công ty Pjico trị giá 25 tỉ, Chí Thành sẵn sàng đổi lại những sản phẩm bị lỗi kỹ thuật...”. Tuy nhiên theo phản ánh của báo Lao Động, khi kiểm tra 2.000 MBH của Chi nhánh Pjico Quảng Bình và 1.482 MBH của Bảo Việt Quảng Bình đã mua từ công ty này để khuyến mãi cho khách hàng thì đều phát hiện ra là sản phẩm không đạt chất lượng. Thậm chí có loại mũ chỉ như đồ nhựa dùng cho trẻ em chơi, chỉ dùng một tay vẫn có thể bóp méo mũ.¹⁸

Nâng cao chất lượng MBH trên thị trường

Trong một nỗ lực nhằm nâng cao chất lượng MBH trên thị trường, tháng 3/2012 Liên Bộ Khoa học - công nghệ, Giao thông vận tải, Công an và Công thương đề xuất dự thảo một thông tư điều tiết thị trường MBH: “Quy định về sản xuất, nhập khẩu, kinh doanh và sử dụng mũ bảo hiểm cho người đi xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp máy” với mục tiêu loại bỏ MBH kém chất lượng trên thị trường. Theo thông tư này, người tiêu dùng có trách nhiệm phải chọn sử dụng các MBH đủ chất lượng và đội mũ đúng quy cách. MBH được chọn phải có đủ ba phần: vỏ mũ, đệm hấp thụ xung động bên trong vỏ mũ và quai đeo; có tên sản phẩm, ngày sản xuất, nhà sản xuất và cỡ mũ; và có tem chứng nhận CR. Đối với cảnh sát giao thông, lực lượng này có thể xử phạt người tham gia giao thông đội mũ bảo hiểm không đủ chất lượng tương tự như trường hợp người tham gia giao thông không đội mũ bảo hiểm hoặc đội không đúng quy cách. MBH đạt chất lượng là MBH đạt tiêu chuẩn quy định thông tư QCVN 2:2008/BKHCN. Cảnh sát giao thông có thể nhận diện với các đặc điểm như sau (trích nguyên văn):

- Mũ bảo hiểm có kiểu dáng theo hình 1 của quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 2:2008/BKHCN;
- Trường hợp mũ bảo hiểm có lưỡi trai mềm gắn liền với vỏ mũ hoặc lưỡi trai rời tháo lắp được thì độ dài của lưỡi trai tính từ điểm kết nối với vỏ mũ đến điểm xa nhất của lưỡi trai không quá 70mm và góc nghiêng của lưỡi trai không được làm ảnh hưởng đến góc nhìn theo quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 2:2008/BKHCN.
- Trường hợp mũ bảo hiểm có lưỡi trai cứng gắn liền với vỏ mũ thì độ dài của lưỡi trai cứng tính từ điểm kết nối với vỏ mũ đến điểm xa nhất của lưỡi trai không được lớn hơn 50mm và góc nghiêng của lưỡi trai không được làm ảnh hưởng đến góc nhìn theo quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 2:2008/BKHCN.
- Trường hợp mũ bảo hiểm có vành cứng xung quanh thì không được nhô quá 20mm.

Dự thảo thông tư này gặp phải nhiều ý kiến phê phán từ người dân về tính khả thi. Ý kiến phản hồi cho rằng rất khó để thực hiện điều này vì MBH với tem CR giả tràn lan trên thị trường và các thông số kỹ thuật phức tạp như vậy thì cảnh sát giao thông không có chuyên môn và dụng cụ thích hợp không thể kiểm tra và đo lường chính xác. Trên thực tế, muốn kiểm định chính xác chất lượng của MBH thì mũ phải được gửi về các trung tâm của Quatest để đánh giá các tiêu chí như độ đâm xuyên, độ hấp thụ xung động... Quy trình này cần một đến vài ngày để thực hiện. Cho đến cuối năm 2012, dự thảo thông tư này vẫn chưa được ban hành.¹⁹ Cùng lúc đó, một số cơ sở sản xuất MBH cũng đã nghĩ ra cách đối phó khi

¹⁸ <http://www.laodong.com.vn/Home/xahoi/2007/10/61681.laodong>, truy cập ngày 10/11/2007.

¹⁹ Tổng hợp từ nguồn sau, ngày truy cập 21/11/2012

<http://tuoitre.vn/Kinh-te/490005/Mu-bao-hiem-dom-bien-tuong.html>

dán nhãn “Mũ thể thao, đi bộ” lên các MBH nhái để đối phó với cơ quan kiểm tra thị trường. Người mua mũ kém chất lượng được khuyên là về tháo tem ra là có thể sử dụng bình thường.

Trong một diễn biến khác vào tháng 2/2012, chính quyền Đà Nẵng đã có một sáng kiến để dẹp bỏ các loại MBH kém chất lượng trên thị trường. Bí thư Tỉnh Ủy Đà Nẵng chỉ đạo trực tiếp: “Phải nhanh chóng thiết kế làm ra một chiếc máy thử chất lượng MBH. Chỉ cần đưa mũ vào ép lực xuống, cái nào chịu được lực thì tiếp tục đội, cái nào vỡ vụn thì bắt buộc người tham gia giao thông phải mua ngay một chiếc mũ khác có bán tại chỗ, giá rẻ. Có như thế mới hạn chế được các vụ chết người từ tai nạn giao thông gây ra”. Ủy Ban Nhân Dân (UBND) Đà Nẵng đã đặt hàng Đại học Đà Nẵng chế tạo một loại máy kiểm tra chất lượng MBH di động. Chỉ hơn 1 tháng sau đó, UBND Đà Nẵng công bố Đại học Đà Nẵng – cụ thể là Trung tâm Công nghệ cơ khí điện tử - đã chế tạo thành công một loại máy kiểm định chất lượng với giá 120 triệu đồng. Giá thành rẻ hơn 13 lần so với máy đáng sử dụng ở Quatest nhập từ Canada với giá 1,3 tỷ đồng. Máy của Trung tâm Công nghệ cơ khí điện tử có trọng lượng 12kg, cung cấp năng lượng bằng bình ắc quy. Nguyên tắc hoạt động cho một que thử từ độ cao 2m rơi xuống MBH để thực hiện phép đo, một đèn xanh/đỏ sẽ báo chất lượng của MBH có đạt chuẩn hay không. Máy này chỉ đo được một chỉ tiêu là độ đâm xuyên của MBH.

Với sự ra đời của một phương pháp kiểm tra mới này, chính quyền Đà Nẵng ban hành quy định mới về kiểm tra chất lượng MBH. Theo đó từ ngày 10/4/2012, người tham gia giao thông khi được yêu cầu kiểm tra chất lượng MBH ngay trên đường, những ai sử dụng MBH không đạt chuẩn sẽ được yêu cầu mua mũ mới đạt chuẩn có tem logo Đà Nẵng với giá ưu đãi 50.000 đồng cho người dân có hộ khẩu Đà Nẵng, còn người dân không có hộ khẩu Đà Nẵng thì phải mua với giá 100.000 đồng. Ngoài ra, thành phố ban hành chính sách đổi MBH giá ưu đãi cho người dân cũng với mức giá 50.000 và 100.000 đồng như trên để hỗ trợ người dân được nhận mũ đủ chất lượng.²⁰ Điểm đổi mũ được đặt tại một Trạm liên ngành kiểm soát mũ bảo hiểm tại khu vực trung tâm, với chức năng vừa đổi mũ cho người dân vừa có thiết bị kiểm định. Càng gần ngày 10/4 thì trên địa bàn thành phố người dân đổ đi mua MBH càng nhiều, giá bán tăng cao so với trước và xuất hiện nhiều điểm mạo danh Ban An toàn giao thông tỉnh để bán MBH cho người dân. Tuy nhiên, chỉ một ngày quy định đi vào hiệu lực, hoạt động kiểm định thì đã bị tạm dừng do máy kiểm tra của Trung tâm Công nghệ cơ khí điện tử thuộc Đại học Đà Nẵng thiếu chứng nhận của Quatest nên chưa thể đi vào hoạt động chính thức. Ngoài ra, một nhân tố góp phần dẫn đến sự đình chỉ này là tình trạng hỗn loạn, chen lấn xô đẩy khi người dân tranh mua MBH tại Trạm bán mũ trong ngày đầu thực hiện quy định. Sau đó, ngày 18/4, UBND thông báo dừng đặt mua hàng loạt máy và Quatest yêu cầu phải kiểm tra thêm trước khi có thể cho máy đi vào hoạt động do nhiều tính năng kỹ thuật chưa đáp ứng được yêu cầu. Đến tháng 7/2012, Thành phố Đà Nẵng ra thông báo đóng cửa Trung tâm kiểm định, ngừng hoạt động của máy kiểm định và chương trình đổi MBH cho người dân tại Trung tâm liên ngành. Thành phố Đà Nẵng giải thích cho việc dừng sử dụng máy là do cơ chế hoạt động đâm xuyên của máy, cụ thể là sau khi kiểm định xong các mũ (kể cả mũ đạt chất lượng) đều bị phá hủy nên không sử dụng được nữa. Tổng cộng đã có gần 8.500 mũ được đổi, các mũ trong chương trình còn lại được chuyển cho quận huyện để bán cho các nơi có nhu cầu với giá 100.000 đồng/mũ. Cũng trong thông báo trên, Sở Khoa học Công nghệ Đà Nẵng tiếp tục đặt hàng Đại Học Đà Nẵng chế tạo một thiết bị mới.²¹

<http://tuoitre.vn/Chinh-tri-Xa-hoi/481456/Doi-mu-bao-hiem-%E2%80%9Cnhai%E2%80%9D-se-bi-phat.html>

<http://phapluattp.vn/20120311103915317p1085c1091/doi-mu-bao-hiem-dom-kho-xu-phat.htm>

²⁰ Giá xuất xưởng mũ là 90.000 Đồng, ngân sách thành phố hỗ trợ 40.000 Đồng mũ cho người dân có hộ khẩu trong thành phố.

²¹ Truy cập ngày 22/11/2012 từ các websites:

Phụ lục 1: Số lượng xe máy lưu hành ở Việt Nam (triệu chiếc)

Năm	Số lượng xe máy lưu hành ở Việt Nam (triệu chiếc)
1991	1,5
1995	3,6
2000	6,4
2004	13,0
2007	20,2
2010	29,0

Nguồn: Bộ Giao thông Vận Tải, Ủy ban An toàn Giao thông Quốc gia.

<http://vtc.vn/2-329802/xa-hoi/nguoi-dan-da-nang-duoc-doi-mu-bao-hiem-chat-luong.htm>

<http://vtc.vn/2-328976/xa-hoi/da-nang-hon-loan-gianh-giat-doi-mu-bao-hiem.htm>

<http://vtc.vn/2-329079/xa-hoi/sau-vu-gianh-giat-da-nang-dung-ban-mu-bao-hiem-cho-dan.htm>

<http://www.thanhnien.com.vn/pages/20120412/mao-danh-ban-an-toan-giao-thong-de-ban-mu-bao-hiem.aspx>

<http://vov.vn/Xa-hoi/Da-Nang-dung-kiem-tra-doi-mu-bao-hiem/205987.vov>

<http://baodanang.vn/channel/5399/201207/da-Nang-tam-ngung-su-dung-thiet-bi-kiem-dinh-chat-luong-mu-bao-hiem-2177943/>

<http://baodanang.vn/channel/5399/201207/Tam-dung-ban-doi-mu-bao-hiem-chat-luong-truoc-Tuong-dai-duong-2-9-2177711/>

<http://www.thanhnien.com.vn/pages/20120710/da-nang-ngung-kiem-dinh-mu-bao-hiem.aspx>

<http://vtc.vn/2-340160/xa-hoi/tam-dung-thiet-bi-kiem-dinh-mu-bao-hiem-luu-dong.htm>

Phụ lục 2: Tai nạn giao thông ở Việt Nam từ năm 1992 - 2010

Năm	Số vụ tai nạn giao thông	Số người tử vong do tai nạn giao thông	Chấn thương do tai nạn giao thông
1992	8.165	2.755	9.040
1993	11.678	4.350	12.590
1994	13.118	4.533	13.056
1995	15.376	5.430	16.920
1996	19.075	5.581	21.556
1997	19.159	5.680	21.905
1998	19.975	6.067	22.723
1999	20.733	6.670	23.911
2000	22.468	7.500	25.400
2001	25.040	10.477	29.188
2002	27.134	12.800	30.999
2003	19.852	11.319	20.400
2004	16.911	11.739	15.142
2005	14.141	11.184	11.760
2006	14.161	12.373	11.097
2007	13.985	12.800	10.266
2008	12.492	11.516	7.914
2009	11.758	11.094	7.559
2010	13.713	11.060	10.306

Nguồn: Ủy Ban An Toàn Giao Thông Quốc Gia.

Phụ lục 3: Tỷ lệ Phương tiện gây tai nạn giao thông năm 2008, 2009

	2008	2009
Ô tô	6,01%	6,25%
Mô tô, xe máy	67,75%	71,30%
Tàu hoả	0,38%	0,37%
Xe tự chế	0,66%	0,90%
Tự gây tai nạn	14,34%	13,78%
Khác	10,86%	7,40%

*Nguồn: Thông báo Tình hình Tai Nạn Thương Tích 2008 và 2009, Cục Y Tế dự phòng và Môi trường,
Bộ Y Tế.*

Phụ lục 4: Các chi phí liên quan đến việc điều trị chấn thương sọ não

Đơn vị tính: triệu đồng 2007

	Mức độ Chấn thương								
	Nghiêm trọng			Trung Bình			Nhẹ		
	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung vị	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung vị	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung vị
Tại cơ sở y tế	24,91	4,53	20,83	16,81	2,48	19,10	11,23	1,66	12,51
Tại gia đình	12,58	2,14	11,69	5,23	1,38	3,60	2,23	0,69	1,50
Cộng chung lại	37,48	5,34	34,89	22,03	2,10	23,10	13,46	1,74	13,66

Nguồn: Hanh TM Hoang, Tran L Pham, Thuy TN Vo, Phuong K Nguyen, Christopher M Doran and Peter S Hill, "The costs of traumatic brain injury due to motorcycle accidents in Hanoi, Vietnam", tạp chí Cost Effectiveness and Resource Allocation, xuất bản 2008-08-22.

Phụ lục 5: Thời gian nghỉ việc do Chấn thương sọ não

Đơn vị: Tuần

	Mức độ Chấn thương								
	Nghiêm trọng			Trung Bình			Nhẹ		
	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung vị	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung vị	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung vị
Tại cơ sở y tế	38,4	4,8	40,3	18,9	5,1	13	11,5	2,2	13,0
Tại gia đình	15,5	3,1	11,2	7,1	1,4	7,4	5,5	1,4	4,3
Tổng cộng	54,0	6,9	59,5	26,0	6,2	20,0	17,1	3,0	21,0

Nguồn: Hanh TM Hoang, Tran L Pham, Thuy TN Vo, Phuong K Nguyen, Christopher M Doran and Peter S Hill, "The costs of traumatic brain injury due to motorcycle accidents in Hanoi, Vietnam", tạp chí Cost Effectiveness and Resource Allocation, xuất bản 2008-08-22.

Phụ lục 6: Tổn thất thu nhập liên quan đến chấn thương sọ não

Đơn vị tính: triệu đồng (giá 2007)

	Mức độ Chấn thương								
	Nghiêm trọng			Trung Bình			Nhẹ		
	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung vị	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung vị	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung vị
<i>Thu nhập trên đầu người hằng năm dựa trên chi phí gián tiếp</i>									
Đối với bệnh nhân	17,57	5,14	13,21	4,80	1,35	2,60	7,31	2,72	3,17
Đối với người chăm sóc	4,82	2,05	2,11	1,62	0,50	0,97	1,23	0,43	0,65
Cộng chung lại	22,39	5,81	16,57	6,42	1,68	3,79	8,54	3,07	4,18
<i>Thu nhập trên đầu người thành thị hằng năm dựa trên chi phí gián tiếp</i>									
Đối với bệnh nhân	7,22	0,90	7,58	3,55	0,96	2,44	2,16	0,41	2,44
Đối với người chăm sóc	2,91	0,58	2,09	1,33	0,27	1,39	1,04	0,27	0,81
Cộng chung lại	10,13	1,30	11,13	4,88	1,16	3,84	3,20	0,57	3,89

Nguồn: Hanh TM Hoang, Tran L Pham, Thuy TN Vo, Phuong K Nguyen, Christopher M Doran and Peter S Hill, "The costs of traumatic brain injury due to motorcycle accidents in Hanoi, Vietnam", tạp chí Cost Effectiveness and Resource Allocation, xuất bản 2008-08-22.

Phụ lục 7: Tỷ lệ Địa điểm xảy ra tai nạn giao thông đường bộ

	2000	2004	2005	2006
Quốc Lộ	8.4%	7.8%	15%	15.2%
Tỉnh lộ	17.2%	17.1%	22.9%	20.5%
Huyện Lộ	23.1%	26.2%	16.9%	16.4%
Đường đô thị và đường xã	51.3%	48.9%	45.2%	47.9%

Nguồn: Ủy Ban An Toàn Giao Thông Quốc Gia

Ghi chú:

- Quốc lộ là đường nối liền Hà Nội với trung tâm hành chính cấp tỉnh; đường nối liền trung tâm hành chính cấp tỉnh từ ba địa phương trở lên; đường nối liền từ cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế đến các cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu chính trên đường bộ.
- Đường tỉnh là đường nối trung tâm hành chính của tỉnh với trung tâm hành chính của huyện hoặc trung tâm hành chính của tỉnh lân cận.
- Đường huyện là đường nối trung tâm hành chính của huyện với trung tâm hành chính của xã, cụm xã hoặc trung tâm hành chính của huyện lân cận.
- Đường xã là đường nối trung tâm hành chính của xã với các thôn, làng, ấp, bản và đơn vị tương đương hoặc đường nối với các xã lân cận.
- Đường đô thị là đường trong phạm vi địa giới hành chính nội thành, nội thị.

(Trích từ Chương 3 Điều 39 Luật Giao Thông Đường Bộ)

Phụ lục 8: Số vụ xử phạt hành chính về mũ bảo hiểm trong 2 năm 2008, 2009

Số vụ xử phạt vi phạm hành chính về MBH (ước tính)	2008	2009
Số vụ vi phạm	600.000	800.000

Nguồn: Ước tính của tác giả từ số liệu của Cục Cảnh sát giao thông đường Bộ - Đường Sắt đăng trên trang website: csgt.vn

Phụ lục 9: Báo cáo tổng hợp về tai nạn giao thông đến cấp cứu tại 100 bệnh viện

Nội dung		2008			2009		
		Tổng số	Giới		Tổng số	Giới	
			Nam	Nữ		Nam	Nữ
1	Tổng số nạn nhân cấp cứu	547.753	335.576	212.177	419.621	257.624	161.997
2	Tổng số nạn nhân bị TNGT đến cấp cứu	183.058	129.198	53.860	143.940	100.338	43.602
	Trong đó:						
	- Bị chấn thương sọ não	49.554	36.024	13.530	36.412	27.010	9.402
	- Bị chấn thương sọ não không đội MBH	9.131	6.702	2.429	6.110	4.486	1.624
	- Bị chấn thương cột sống cổ	1.944	1.540	404	1.200	976	224
	- Tổng số trường hợp phải mổ cấp cứu	14.879	11.877	3.002	12.534	9.764	2.770
3	Thông tin về MBH	34.204	25.716	8.488	27.656	19.960	7.696
	- Số trường hợp MBH bị vỡ	2.910	2.232	678	1.857	1.358	499
	- Số nạn nhân đội MBH không cài quai	2.161	1.500	661	2.610	1.664	946
	- Số MBH không rõ nguồn gốc	29.133	21.984	7.149	23.189	16.938	6.251
4	Số trường hợp tai nạn giao thông có uống rượu bia	23.009	7.977	15.032	15.774	15.121	653
5	Số trường hợp tai nạn giao thông có nồng độ cồn trong máu	8.169	7.977	192	7.138	6.756	382
6	Tử vong và nặng xin về:	5.075	3.917	1.158	3.740	2.931	809
	- Số nạn nhân tử vong trước khi nhập viện	655	565	90	585	475	110
	- Số nạn nhân tử vong sau khi nhập viện	2.447	1.935	512	2.156	1.660	496
	- Số nạn nhân nặng xin về	1.873	1.417	456	999	796	203
7	Tổng số bệnh nhân chuyển tuyến:	11.117	8.410	2.707	6.117	4.557	1.560

Ghi chú: Số liệu cộng dồn của 92/100 bệnh viện trong phụ lục 03 của Quyết định 1356/QĐ-BYT trừ 8 bệnh Viện: Bình Dương, Bình Phước, Bưu điện II, Quân Y 175, GTVT 8, TƯ Thái Nguyên, Tuyên Quang, Vĩnh Phúc

Nguồn: Thông báo Tình hình Tai Nạn Thương Tích 2008 và 2009, Cục Y tế dự phòng và Môi trường, Bộ Y Tế.

Phụ lục 10: Máy kiểm định chất lượng MBH ở Đà Nẵng được sử dụng năm 2012

