01/12/2011

PHẠM DUY NGHĨA

CẤM CHƠI GOLF

Dẫn đề

Ngày 17/10/2011, ông Đinh La Thăng, Bộ trưởng Bộ GTVT ký Công văn số 6630/BGTVT-TCCB có nội dung: yêu cầu lãnh đạo chủ chốt tại các DNNN và đơn vị do Bộ này quản lý "*không chơi golf, không tổ chức hoặc tham gia các giải golf để tập trung chỉ đạo, giải quyết công việc chuyên môn được giao, đặc biệt trong giai đoạn khó khăn hiện nay*". Cùng với những đề xuất khác của ông Bộ trưởng này, như tiêu hủy phương tiện của những người đua xe máy trái phép hoặc yêu cầu cán bộ ngành GTVT mỗi tuần sử dụng xe buýt một lần, công văn số 6630 tạo ra những tranh luận ồn ào trong xã hội, được báo chí trong và ngoài nước quan tâm dưới tiêu đề "cấm chơi golf". Nhiều người ủng hộ, song cũng không ít ý kiến phản đối, cho rằng công văn này trái pháp luật, cần phải được thu hồi.

Nhận diện vấn đề chính sách

Rõ ràng ách tắc, tai nạn giao thông, trì trệ trong bộ máy quản lý ngành GTVT là những vấn nạn xã hội dễ cảm nhận, ai cũng mong một bàn tay điều tiết mạnh mẽ và hiệu quả hơn của nhà nước trong lĩnh vực này. Trong thẩm quyền quản lý ngành của Bộ GTVT, việc phát hiện nhu cầu điều tiết, lựa chọn các công cụ chính sách và hình thức thể hiện chúng đã diễn ra một cách chuyên nghiệp và hợp lý hay chưa? Pháp luật có vai trò gì trong xác lập những hành vi ứng xử văn minh của con người trong giao thông công cộng? Tranh luận về đánh giá vai trò của pháp luật, ví dụ trong lĩnh vực giao thông vận tải, về bản chất là tranh luận về những chính sách công mà cơ quan quản lý nhà nước đã chọn hoặc nên chọn và thực tế triển khai áp dụng chúng. Bệnh nào thuốc ấy, lệnh cấm công chức lãnh đạo ngành GTVT chơi golf chỉ là một cái cớ để người dân thảo luận về những bức bách trong chính sách của ngành giao thông vận tải, đặc biệt là các ưu tiên cần lựa chọn và việc giám sát thực thi chúng.

Luật và chính sách công

Luật pháp là một hình thức thể hiện những chính sách công đã được lựa chọn. Chính sách hợp lý thì luật khả thi, dù kỹ thuật dịch thành văn bản có thể còn tồi. Ví dụ: nếu chính sách cấm chơi golf là hợp lý, thì dù hình thức thể hiện và cách hành văn còn chứa khiếm khuyết, song nội dung của Công văn 6630 sẽ được số đông công chúng ủng hộ, phần lớn công chức lãnh đạo ngành GTVT sẽ tự nguyện chấp hành, chính sách trở thành luật và được thực thi. Ngược lại, nếu chính sách tồi thì dù được dịch thành luật tinh xảo, luật đó cũng khó khả thi. Việc đánh giá Công văn số 6630 vì thế nên bắt đầu bằng việc đánh giá chính sách đã được lựa chọn ẩn sau công văn đó, sau đó mới nên đánh giá cách diễn

Tình huống này do Phạm Duy Nghĩa, giảng viên Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright biên soạn dựa trên tóm lược một số thông tin từ báo chí trong nước. Các nghiên cứu tình huống của Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright được sử dụng làm tài liệu cho thảo luận trên lớp học, chứ không phải để đưa ra khuyến nghị chính sách.

Bản quyền © 2011 Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright

đạt và dịch thành văn bản. Tranh luận về đánh giá thực thi pháp luật vì lẽ đó có một trọng tâm khó có thể né tránh đó là đánh giá các chính sách công đã được chính quyền lựa chọn.

Đánh giá chính sách

Cấm công chức lãnh đạo trong ngành GTVT chơi golf hoặc yêu cầu họ một tuần phải sử dụng xe buýt một lần là những lựa chọn chính sách. Dư luận xã hội bàn tán về Công văn 6630, song trên thực tế là thảo luận về những giải pháp chính sách ẩn đằng sau công văn đó, liệu những chính sách ấy đã trúng, đã đúng để giải quyết những vấn nạn đương thời của ngành GTVT. Nếu chính sách lựa chọn chưa thỏa đáng, thì Công văn này "vướng mắc" ngay từ triết lý của nó, toa thuốc mà công văn này kê có thể chưa trúng để trị đúng căn bệnh của ngành GTVT. Luật pháp sẽ được thực thi tốt hơn, nếu quy trình lựa chọn chính sách công thận trọng, đa chiều, hợp lý, đạt được sự đồng thuận của các bên liên quan tốt hơn. Tiêu chí đầu tiên để đánh giá tình hình thực thi pháp luật vì vậy cần liên hệ với tính hợp lý của chính sách công. Đôi khi, chính sách công được lựa chọn có thể là hợp lý, song trong quá trình thực thi, chính sách ấy trở nên lỗi thời, vì vậy cần thay đổi. Nhận biết tính hợp lý của chính sách hiện hành cần là một tiêu chí chẳng những trong xây dựng pháp luật, mà nên được thực hiện kể cả khi đánh giá thực thi pháp luật sau khi được ban hành.

Bộ tiêu chí ROCCIPI

Ách tắc giao thông, tai nạn và sự trì trệ trong điều hành ngành GTVT một vấn nạn nhức nhối, hiện tượng ấy chắc có nhiều nguyên nhân. Ví dụ, áp dụng bộ tiêu chí ROCCIPI có thể phân tích như sau:

=> Rule: Nguyên nhân dẫn đến tình trạng ấy có thể do quy tắc ứng xử của công chức nhà nước còn nhiều sơ hở, ví dụ trách nhiệm giải trình của công chức không rõ ràng, chẳng hạn như Bộ trưởng phải dùng người do những thiết chế quyền lực khác ấn định;

=> Opportunity: do thiếu thiết chế giám sát, làm cho công chức trong ngành có nhiều cơ hội chây ỳ, thiếu trách nhiệm, tham nhũng mà không bị phát hiện;

=> Capacity: do năng lực của cơ quan thanh tra nội vụ, công tác quản lý cán bộ, giám sát của xã hội không cân xứng và không đủ sức ngăn chặn;

=> Communication: do đối tượng quản lý là người dân chưa hiểu biết về quyền của mình, sự kém hiểu biết đó bị lạm dụng;

=> Interest: do cấu trúc các nhóm lợi ích làm cho các chính sách trong ngành GTVT bị chia sẻ, xung đột với chức năng và nhiệm vụ quản lý của ngành này;

=> Process: do quy trình hành chính vẫn tập trung quyền lực trong bộ máy nhà nước một cách khép kín tạo cơ hội cho thiếu trách nhiệm, trách nhiệm giải trình kém hoặc tham nhũng;

=> Ideology: do ý thức hệ của các bên liên quan tạo điều kiện cho bộ máy quan liêu, thiếu trách nhiệm, tham nhũng.

Tùy theo cuộc thảo luận về nguyên nhân mà các biện pháp can thiệp cũng khác nhau, trong số đó chỉ có một số biện pháp nhất định mới cần được thể hiện bằng một dự luật mới. Vận dụng các tiêu chí

này vào để đánh giá giả định rằng các lãnh đạo chủ chốt ngành GTVT chưa tập trung giải quyết các vấn nạn của ngành này, có thể thấy chơi golf chưa chắc đã là nguyên nhân làm cho bộ máy điều hành ngành GTVT kém hiệu lực, hiệu quả.

Dịch chính sách thành luật

Một đạo luật tốt phải xác định trúng nguyên nhân của hiện tượng xã hội cần điều chỉnh và đưa ra giải pháp can thiệp có thể được thể hiện bằng luật. Cấm công chức lãnh đạo ngành GTVT chơi golf là một giải pháp, song chơi golf có phải là nguyên nhân dẫn tới sự trì trệ trong ngành này hay không là điều cần phải bàn thêm. Để bảo vệ hoặc ủng hộ Công văn 6630 phải phân tích rõ nguyên nhân và lý do can thiệp của chính quyền, rằng hành vi tham gia chơi golf của công chức lãnh đạo ngành đã là một nguyên nhân căn bản dẫn tới các vấn nạn trong ngành GTVT, cần có sự điều chỉnh của lãnh đạo Bộ này. Giả sử nguyên nhân chính để hiệu quả điều hành trong ngành GTVT còn thấp là do công chức lãnh đạo ngành này chơi golf, thì biện pháp can thiệp được lựa chọn sẽ là cấm họ chơi golf, song cách thức thể hiện chưa chắc đã nên là một Công văn do Bộ trưởng ký. Ban cán sự Đảng của ngành GTVT cũng có thể yêu cầu các đảng viên cao cấp của mình từ bỏ những hành vi nhất định, ví dụ từ bỏ thú vui chơi golf.

Hợp hiến, hợp pháp

Một VBPL chỉ có chất lượng tốt nếu nó hợp pháp, tức là dựa trên cơ sở pháp luật chắc chắn. Công văn số 6630 của Bộ trưởng Bộ GTVT chỉ có chất lượng tốt nếu tuân thủ các đạo luật đã ủy quyền hướng dẫn thi hành luật cho Bộ này, công văn này phải hợp pháp, hợp hiến. Mỗi cơ quan hành chính tựa như Bộ GTVT có một chức trách nhất định, VBPL do cơ quan này ban hành phải tuân thủ đúng thẩm quyền. Thực tiễn chắc chắn thể hiện qua toàn bộ hồ sơ giải trình, bao gồm những thống kê và đánh giá từ thực tiễn, các cơ sở dữ liệu giúp nhận diện chính sách cần can thiệp và lý giải cách lựa chọn từng giải pháp đó. Dựa vào các quyền tự do trong Hiến pháp 1992 và Luật Ban hành VBQPPL 2008 người ta có thể đánh giá nhiều khía cạnh về tính hợp hiến và hợp pháp của Công văn số 6630.

Sự khắt khe về quy trình ban hành-Lệnh cấm chơi golf có phải là luật

Công văn số 6630 chắc rằng không tuân thủ các quy định về hình thức khắt khe của Luật Ban hành VBQPPL 2008, không là một văn bản được liệt kê tại § 2 của Luật này, và vì lẽ đó có lẽ sẽ được giải thích không phải là văn bản quy phạm pháp luật theo § 1.2 Luật này. Dù được cho là văn bản nội bộ của ngành GTVT, song văn bản này chứa đựng quy tắc xử sự chung (yêu cầu công chức lãnh đạo ngành GTVT không chơi golf, không tham gia tổ chức các giải golf), có hiệu lực bắt buộc chung, có cơ quan giám sát thi hành. Như vậy, dù không tuân thủ các quy định về hình thức của một văn bản QPPL, song Công văn 6630 chắc chắn chứa các quy phạm pháp luật. Sự khắt khe về hình thức là những nền nếp và kỷ luật hạn chế mọi sự tùy tiện và từng bước xác lập các nguyên tắc của một nhà nước pháp quyền. Vì lẽ đó, đánh giá hiệu lực thực thi pháp luật đương nhiên phải xét đến các khía cạnh về hình thức và quy trình ban hành VBPL. Các tiêu chí về VBPL tốt đã được OECD nêu, trên thực tế đã được tiếp thu thành các quy định chi tiết của Luật Ban hành VBQPPL 2008. Muốn đánh giá bất kỳ một văn bản chứa QPPL áp dụng chung nào, cũng cần bám sát quy trình về hình thức ban hành văn bản của đạo luật này. Như vậy, Công văn 6630, nếu muốn trở thành văn bản pháp luật có hiệu lực thi hành chung, nói một cách khắt khe đúng là phải được thu hồi và tái ban hành đúng theo các quy định của Luật Ban hành VBQPPL 2008.

Đánh giá lợi ích và chi phí

Luật tốt cần mang lại nhiều lợi ích kinh tế hơn là chi phí. Không chỉ đánh giá tác động trong quá trình xây dựng VBPL, chi phí và lợi ích cần được tiếp tục phân tích trong quá trình thực thi chính sách để dẫn tới những điều chỉnh tiếp theo. Công văn 6630 có vẻ như không được ban hành theo các yêu cầu của Luật Ban hành VBQPPL 2008, vì lẽ đó chắc rằng Bộ GTVT chưa có một bản thuyết trình về chi phí và lợi ích của việc cấm lãnh đạo ngành GTVT chơi golf. Ủng hộ hay phản đối Công văn này đều cần những bằng chứng về phân tích lợi ích và chi phí của chính sách. Nói cách khác, RIA không chỉ là thủ tục bắt buộc khi làm luật, phương pháp này cần được nhân rộng kể cả khi đánh giá thực thi hay phê phán những văn bản cụ thể trong quá trình triển khai chúng. RIA cần trở thành một phương pháp giúp đối thoại và tranh luận về chính sách.

Đánh giá lựa chọn thiết chế thực thi

Một chính sách tốt cần khả thi, tức là tính toán đầy đủ tới các thiết chế tổ chức triển khai chính sách trên thực tế, dự báo rào cản xã hội có thể gặp phải và tìm cách quy định thích hợp. Ví dụ, khi đánh giá khả năng thực thi của Công văn 6630, cần xem xét văn bản này đã chỉ rõ cơ quan nào chịu trách nhiệm chính thi hành công văn hay chưa (R), các thẩm quyền và trách nhiệm đã đủ rõ hay chưa (R), cơ quan này hiện có năng lực ra sao, có đủ sức thanh tra, kết luận và thực thi các chế tài hay không (C), khi thực thi các quy định ấy các chủ thể được những lợi ích gì (I). Khi thảo luận về Công văn 6630, nhiều người cho rằng cơ chế thực thi khá rõ ràng và khả thi, bởi lẽ không ai đi chơi golf một mình, chi phí phát hiện hành vi vi phạm thấp, việc xử lý vi phạm có thể tiến hành với tốn phí không quá lớn cho Vụ TCCB của ngành GTVT.

Đánh giá hình thức thể hiện

Luật tốt, ngoài chính sách hợp lý, còn cần được thể hiện chuyên nghiệp, chặt chẽ, cô đọng, đơn giản, dễ hiểu. Công văn 6630, ngoài các tiêu chí đánh giá về nội dung chính sách công ở trên, cũng cần được đánh giá ở hình thức thể hiện. Để trở thành quy phạm áp dụng chung, công văn này phải được chỉnh lý theo các thể thức khắt khe của một văn bản QPPL, từ tên gọi cho tới cách hành văn. Từ vụ việc này cho thấy quá trình đánh giá thực thi pháp luật, ngoài các tiêu chí về nội dung, cũng cần tính tới các tiêu chí đánh giá về thể hiện về hình thức của các văn bản quy phạm pháp luật./.

08/11/2011

PDN

TT 29/10/2011: Ủng hộ cấm chơi golf

Hiếm có một vấn đề nào thời gian qua lại được bạn đọc *Tuổi Trẻ* Online (TTO - tuoitre.vn) ủng hộ gần như tuyệt đối như việc Bộ trưởng Bộ GTVT cấm các lãnh đạo Bộ GTVT chơi golf. Trong hàng trăm phản hồi gửi về TTO tuần qua, thống kê lại chỉ có vài phản hồi tỏ ra không đồng ý với quyết định đó, còn lại ủng hộ hoàn toàn. Thay vì tìm hiểu bạn đọc qua phản hồi gửi về tòa soạn, TTO đã mở một cuộc thăm dò bỏ túi về việc cán bộ nhà nước có nên chơi golf không. Một kết quả thật bất ngờ: Trong hơn 170.000 lượt bạn đọc tham gia cuộc thăm dò cho đến chiều 28/10/2011, có đến hơn 165.000 lượt bạn đọc ủng hộ việc triệt để cấm cán bộ nhà nước chơi golf vì môn thể thao này vừa tốn tiền vừa mất

thời gian, hoàn toàn không phù hợp với cán bộ nhà nước. Con số nhỏ còn lại cho rằng có thể chấp nhận vì đó là quyền tự do cá nhân, miễn sao không ảnh hưởng công việc.

SGTT 24/10/2011: Tâm trạng xã hội nhìn từ lệnh cấm golf

Thử đặt lại câu hỏi vì sao một lệnh cấm bị cho là trái luật, như văn bản của bộ trưởng bộ Giao thông vận tải Đinh La Thăng cấm cán bộ cao cấp ngành mình chơi golf, lại được nhiều người dân "ủng hộ"?

Trong và đằng sau những ý kiến "ủng hộ" đó, là sự phản ứng, phản đối với quốc nạn tham nhũng, với sự thiếu hiệu lực, hiệu quả của bộ máy công quyền mà biểu hiện ra bên ngoài là những câu hỏi như tiền bạc, thời gian đâu mà cán bộ tiêu xài xa xỉ cho việc chơi golf như vậy và đập vào mắt họ hàng ngày là "thành tích" kém cỏi của ngành giao thông với tình trạng ách tắc, tai nạn giao thông, với lớp lớp từ đại đến tiểu công trình kém chất lượng, bê trễ. Xa hơn, từ thái độ muốn tẩy chay sân golf và sự chơi golf của số ít người, là sự bất bình trước những quyết định thu hồi đất "bờ xôi ruộng mật", trước bất bình đẳng thu nhập. Golf hay không golf, chỉ là một trong những ví dụ mang tính biểu tượng ra bên ngoài của một thực tế xã hội mà kèm theo đó là tâm trạng xã hội.

Dường như bộ trưởng bộ Giao thông vận tải đã bắt mạch được "tâm trạng" xã hội này, nên trong rất nhiều nguyên nhân ảnh hưởng đến hiệu quả công việc của cán bộ do mình quản lý, ông chọn nguyên nhân chơi golf để… cấm, thay vì (hay đáng lẽ ra) tính đến một chiến lược, kế hoạch tổng thể để nâng cao hiệu quả công việc với những giải pháp căn cơ mà có lẽ quan trọng nhất là có mô tả công việc rõ ràng và cơ chế thưởng – phạt phân minh.

Theo một dẫn dụ có thể hiểu, tâm trạng đó đang được xả qua việc "ủng hộ" ông Đinh La Thăng cùng lệnh cấm chơi golf của ông.

Nhưng, cho dù có trong bối cảnh chờ đợi những tín hiệu tích cực từ một Chính phủ nhiệm kỳ mới mà ông nổi lên như một thành viên quyết liệt hành động, thử đặt một câu hỏi nữa: liệu người dân có thật sự tin rằng việc cấm cán bộ chơi golf sẽ làm cho cán bộ liêm chính, mẫn cán hơn, vì thế mà bức xúc của họ sẽ được giải quyết?

Vấn đề thực ra ở chỗ con người và hệ thống kiểm soát những con người đó. Nói đến hệ thống, không thể xây dựng nó từ viên đá nền móng mang tên vượt rào luật lệ và giải quyết phần ngọn – mà lệnh cấm chơi golf là một trường hợp. Chỉ có thể cấm và xử lý nếu việc chơi golf diễn ra trong giờ làm việc, trong chiến dịch công tác, sử dụng xe công hay ngân quỹ. Nghi vấn về một nguồn tiền bất chính nào đó biểu hiện ở việc chơi golf có thể truy ngược từ chính bản kê khai tài sản, thu nhập của cán bộ trong ngành hay nghiệp vụ điều tra chuyên sâu hơn. Người dân cần câu trả lời về sự liêm chính và mẫn cán của cán bộ, cơ quan nhà nước phải đảm bảo tính hợp quy của phương pháp rút ra câu trả lời đó. Cũng chỉ trên cơ sở này, sự trừng phạt (phải được đưa ra) mới đúng người, đúng tội.

Chuyện cấm chơi golf đã vượt ra ngoài phạm vi bàn luận về công việc của một bộ trưởng mà là chuyện về tâm trạng xã hội, về sự suy giảm niềm tin và yêu cầu được lấy lại niềm tin. Bài toán này, một mình ông Đinh La Thăng, cho dù có phương pháp đúng, có thể giải nổi không?

Nguyễn Minh Tuấn, Tia sáng 28/10/2011: Cấm chơi golf ngày nghỉ và những nhầm lẫn về pháp luật

Báo chí những ngày gần đây bàn nhiều về chủ đề quyết định cấm chơi golf mà bộ trưởng Bộ giao thông vận tải Đinh La Thăng đưa ra. Có người khen, có người chê, có người đồng tình, có người phản đối. Tuy nhiên, điều đáng quan tâm là thay vì bàn về *tính hợp pháp* của lệnh cấm, nhiều bài báo lại bàn sang những căn cứ khác như chơi golf là xa xỉ trong khi kinh tế đất nước còn khó khăn. Thực chất đây là hai vấn đề khác nhau, tôi nghĩ rằng cần phải tách bạch để trao đổi. Cá nhân tôi cho rằng tính hợp pháp trong mọi quyết định quản lý nhà nước phải được đặt lên hàng đầu. Cũng dưới khía cạnh này, có thể thấy quyết định cấm chơi golf của Bộ trưởng có ít nhất ba sự nhầm lẫn sau đây:

1. Nhầm lẫn về "lãnh địa" pháp luật điều chỉnh và không điều chỉnh

Rất nhiều quan hệ xã hội ngày nay chịu sự điều chỉnh của pháp luật. Hàng ngày mỗi người tham gia vào rất nhiều các "quan hệ pháp luật" khác nhau. Ở cơ quan, bạn tham gia vào quan hệ pháp luật lao động. Hết giờ làm việc, đi ngoài đường bạn tham gia vào quan hệ pháp luật giao thông, đi chợ mua đồ bạn tham gia vào quan hệ pháp luật dân sự hay về nhà bạn tham gia vào quan hệ pháp luật gia đình.v.v. Những quan hệ pháp luật này xuất hiện trên cơ sở có sự điều chỉnh của qui phạm pháp luật, trong đó qui định rõ quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia.

Tuy nhiên nói như vậy không có nghĩa pháp luật có khả năng điều chỉnh mọi quan hệ pháp luật. Pháp luật cũng như từng quan hệ pháp luật đều có giới hạn riêng. Có rất nhiều lĩnh vực hoặc quan hệ xã hội mà pháp luật không điều chỉnh hoặc không thể điều chỉnh được. Chẳng hạn không có một đạo luật nào điều chỉnh về cách bạn yêu như thế nào, không luật nào điều chỉnh cách bạn ăn, ngủ ra sao, cách bạn phải đi lại trong nhà của mình như thế nào, cách bạn tiêu khiển, giải trí ra sao. Đấy là lãnh địa pháp luật không điều chỉnh – *lãnh địa của tự do cá nhân*.

Lệnh cấm chơi golf trong ngày nghỉ thực chất đã xâm phạm vào "lãnh địa" mà pháp luật không điều chỉnh – lãnh địa của tự do cá nhân. Vào những ngày nghỉ, bất kỳ ai cũng có thể lựa chọn cách nghỉ ngơi, giải trí, tham gia những hoạt động mà họ muốn, miễn sao không trái luật. Nếu pháp luật can thiệp cả cách họ giải trí ra sao, khi ấy tự do cá nhân sẽ không còn tồn tại.

2. "Nhầm vai" trong quan hệ pháp luật

Khi tham gia vào các quan hệ pháp luật, mỗi người phải đóng *rất nhiều vai.* Điều quan trọng là cần phải hiểu tương ứng với quan hệ pháp luật nào thì cần phải đóng vai gì.

Chẳng hạn, nếu trong quan hệ công việc bạn là bộ trưởng, nhưng khi về với gia đình của mình tham gia quan hệ pháp luật hôn nhân gia đình, bạn là một thành viên trong gia đình. Cũng vì lẽ đó, bạn không thể lấy quyền của mình là "bộ trưởng trong công việc" ở quan hệ pháp luật khác mà về nhà cũng là "bộ trưởng với bố đẻ mình" trong quan hệ pháp luật gia đình.

Dù bạn có là bộ trưởng hay thủ tướng, khi ra ngoài đường, tham gia quan hệ pháp luật giao thông, bạn bình đẳng như mọi công dân bình thường khác. Cũng vì lẽ đó, bạn không thể lấy quyền của mình là Bộ trưởng Giao thông mà ra ngoài đường vượt đèn đỏ được.

Tương tự như vậy, dù bạn có là thủ trưởng cơ quan hay là bộ trưởng, thì khi bước chân ra khỏi nơi làm việc, về nguyên tắc, người lao động không còn dưới quyền chịu sự quản lý trực tiếp của bạn nữa, mà quan hệ giữa hai bên là quan hệ pháp luật dân sự bình đẳng. Hay nói cách khác, ngoài giờ làm việc, bạn hoàn toàn không có quyền can thiệp vào cách mà người lao động dưới quyền bạn làm gì,

nghỉ ngơi ra sao, nếu không có sự đồng ý của họ. Chính vì lẽ đó, có thể nói, lệnh cấm chơi golf cả trong ngày nghỉ của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải là một "sự nhầm vai" trong quan hệ pháp luật, lấy quyền uy trong một quan hệ pháp luật này để điều chỉnh một quan hệ xã hội khác không thuộc thẩm quyền của mình.

3. Nhầm lẫn nguyên tắc ưu tiên tính hợp pháp so với tính hợp lý trong quản lý nhà nước

Khi ban hành các quyết định quản lý nhà nước, các chủ thể quản lý phải bảo đảm *cả tính hợp pháp và tính hợp lý*, nhờ đó quyết định đưa ra mới có khả năng thực thi và được xã hội chấp nhận. Trong mọi trường hợp, *tính hợp pháp luôn có ưu thế hơn so với tính hợp lý*, nên không thể vì lý do hợp lý mà coi thường Hiến pháp, luật và quyết định của cấp trên, tự ban hành những quy định riêng trái với quy định của pháp luật.

Về tính hợp pháp, điều đáng bàn ở lệnh cấm chơi golf của Bộ trưởng Thăng là v*ề mặt giới hạn phạm vi áp dụng*. Nếu như cấm chơi golf trong giờ làm việc thì miễn bàn, nhưng đây là lệnh cấm *chơi trong cả những ngày nghỉ.* Như đã trình bày ở trên, lệnh cấm này không có căn cứ pháp luật, vi phạm quyền tự do cá nhân, vi phạm quyền nghỉ ngơi đã được Hiến pháp 1992 (Điều 50, Điều 56 Câu 2) và Bộ luật Lao động 1994 (Điều 71 đến Điều 81) bảo vệ.

Tóm lại, khi ban hành quyết định quản lý nhà nước cần phải cân bằng, bảo đảm hài hòa và tối ưu hóa các nhóm lợi ích, trong đó có lợi ích của cơ quan quản lý, lợi ích của đối tượng thi hành và của toàn xã hội. Tuy nhiên dù với bất cứ lý do gì, *tính hợp pháp, tính có căn cứ pháp luật vẫn cần phải được ưu tiên hàng đầu.* Không thể căn cứ vào bất kỳ lý do nào, để bỏ qua tính hợp pháp, vi phạm quyền con người. Một quyết định quản lý nhà nước không dựa trên cơ sở tính hợp pháp sẽ tạo nên tiền lệ xấu, nguy hiểm hơn là tiền lệ ấy nếu được lặp lại sẽ khiến trật tự pháp luật bị đảo lộn và mọi đòi hỏi với pháp luật có thể sẽ trở nên vô nghĩa.

Bình luận của ông Lê Kiên Thành

Bee.net.vn 24/10/2011

Ông Lê Kiên Thành, Phó Chủ tịch thường trực Hội Golf Việt Nam thông qua Bee.net.vn gửi tới Bộ trưởng Đinh La Thăng những ý kiến, phản biện về quyết định cấm cán bộ Bộ GTVT chơi golf.

"Kính thưa Bộ trưởng Đinh La Thăng, tôi là Lê Kiên Thành, một doanh nhân, hiện cũng là Phó Chủ tịch thường trực Hội Golf Việt Nam. Những điều tôi nói dưới đây, không phải với tư cách Phó Chủ tịch thường trực Hội Golf Việt Nam, vì không nhiều cán bộ Bộ Giao thông Vận tải chơi golf, dù họ không được chơi golf cũng sẽ không ảnh hưởng gì tới golf cả. Có chăng, nó có đôi chút tác động tới phong trào golf nói chung. Đây chỉ là ý kiến của một người dân bình thường, đang bị chi phối bởi quyết định của các Bộ ngành, mong ông sẵn sàng lắng nghe" - Ông Thành mở đầu.

Nên cách chức cán bộ yếu kém thay vì cấm chơi golf?

Trước hết, tôi xin nhấn mạnh, tôi ủng hộ những quyết định nhằm đẩy mạnh chất lượng lãnh đạo, chất lượng điều hành của bộ ngành, chất lượng làm việc của công chức. Chắc hẳn, không chỉ riêng tôi, toàn dân đều mong chờ và ủng hộ những quyết định như vậy. Nhưng tôi e là cấm cán bộ lãnh đạo Bộ Giao thông Vận tải chơi golf không nằm trong số đó.

Vấn đề của giao thông Việt Nam hiện nay là gì? Là hạ tầng giao thông thấp kém lạc hậu, đầu tư vào giao thông như muối bỏ bể vì không giải quyết được thực chất của vấn đề, rằng một con đường vốn được quy hoạch cho thành phố 30.000 dân, giờ phải tải cả triệu người... Những vấn đề đó, tồn tại ngót nghét vài ba chục năm nay. Đó có phải tại chơi golf?

Hẳn ông Bộ trưởng cũng biết, golf mới du nhập vào Việt Nam chừng 10 - 15 năm nay. Vậy trước golf, điều gì đã ảnh hưởng tới chất lượng lãnh đạo của cán bộ Bộ Giao thông Vận tải?

Ông Bộ trưởng nói, trong lúc bối cảnh kinh tế đất nước khó khăn, đặc biệt các doanh nghiệp gặp khó khăn thế này thì phải tập trung trí tuệ, thời gian nhiều hơn cho công việc. Tôi cho rằng, với bản lĩnh và trách nhiệm của những người đang giữ những cương vị quan trọng, rất ít (nếu như không nói là không có) cán bộ lãnh đạo của Bộ Giao thông Vận tải dám đi chơi golf trong giờ làm việc (ông có thể cách chức nếu họ làm điều đó).

Và nếu có một Thủ trưởng dám cách chức cấp dưới vì hiệu quả công việc kém, tôi cũng tin rằng, không ai vì mê golf mà quên đi những công việc mình phải hoàn thành. Có lẽ, chất lượng làm việc của cán bộ phụ thuộc vào sự giám sát, đánh giá của cấp trên nhiều hơn là việc họ có chơi golf hay không.

Chưa kể, với lệnh cấm chơi golf ông vừa thông qua, sẽ có những người chuyên đi "giám sát" xem trong Bộ mình có ai chơi golf không? Một ngày 24 giờ, một tuần 7 ngày và một năm 365 ngày, thời gian đó, tập trung cho công việc khác hẳn phải hiệu quả hơn.

Chơi golf không có tội

Có tờ báo ước tính, mỗi năm chơi golf mất chừng 500 triệu đồng. Ông Bộ trưởng cũng từng nói, chi phí, dụng cụ chơi golf đắt tiền có thể làm phát sinh hình thức hối lộ. Nếu như vậy, có thể sẽ phải cấm cán bộ ở nhà mặt đường, mặc đồ hàng hiệu, đi vào những trung tâm mua sắm đắt tiền...

Ngoài ra, nhậu nhẹt tốn tiền hơn đánh golf rất nhiều, sao lại không cấm? Có một số tiệc nhậu một chai rượu có giá 10 triêu, 20 triệu, có khi còn hơn nữa. Một buổi đó, người ta uống 4 -5 chai là bình thường. Riêng tiền rượu đã mất dăm bảy chục triệu, còn tiền đồ ăn, phục vụ... chi phí có khi tới cả hơn trăm triệu một cuộc nhậu. Ông có dám chắc trong số những bữa rượu đó rất ít khi có sự tham gia của cán bộ Bộ GTVT, cỡ cấp vụ trở lên không?

Về mặt thời gian, một cuộc nhậu kéo dài ít nhất là 3 tiếng đồng hồ, tính trung bình là 9 tiếng/tuần. So với chơi golf, nhậu nhẹt tiêu tốn thời gian hơn. Nó còn hủy hoại sức khỏe, sự sáng suốt, là môi trường cho các tệ nạn, tham nhũng, chạy chọt... Bộ trưởng Đinh La Thăng có muốn thử sau giờ nghỉ, đi kiểm tra các nhà hàng xịn nhất, xem có bao nhiêu cán bộ chức vụ cao ở đó?

Dư luận ghét golf vì lâu nay vẫn nghe nhiều tới chuyện sân golf lấy đất nông nghiệp. Ai mới là người cấp phép cho những dự án sân golf đó. Tôi tin rằng, rất ít trong số đó là những người chơi golf. Mà dù có, họ cũng không làm thế để có chỗ chơi golf.

Dư luận cũng không mấy cảm tình với người chơi golf vì cho rằng người chơi golf hẳn phải là những người nhiều tiền. Trong hoàn cảnh chưa minh bạch thu nhập như hiện nay, họ có lý do để nghi ngờ, tiền chơi golf là tiền không chính đáng.

Nhưng Bộ trưởng thì khác? Ông có thể yêu cầu cấp dưới của ông công khai tài sản. Ông có những hệ thống cảnh báo, phát hiện trong trường hợp cấp dưới của ông làm giàu nhờ hối lộ, tham nhũng. Ông có trách nhiệm và quyền lực để làm những điều đó mà nếu làm tốt, cần gì phải cấm chơi golf.

Tiền đề cho sự tùy tiện?

Đã có những vị lãnh đạo không dám quyết đoán, việc gì cũng chờ tập thể. Tôi nghĩ, chúng ta đang cần lãnh đạo dám nghĩ dám làm, dám chịu trách nhiệm về mỗi hành động của mình. Về điểm này, Bộ trưởng Đinh La Thăng đang tạo dấu ấn tốt.

Nhưng nếu sự dám nghĩ, dám làm đó không đồng hành với quyết sách đúng đắn thì nó lại là một biểu hiện của độc tài. Tại sao rất nhiều nơi xảy ra thất thoát sai lầm? Ở đó cũng có Đảng ủy, công đoàn, sao không ai nhận ra cái sai mà sửa. Tôi xin nhắc lại vụ Vinashin. Tại sao những người đứng đầu có thể làm sai trái lâu như thế. Phải chăng, vì họ có những thời điểm rất độc đoán. Thực ra, tôi hi vọng là như thế. Vì nếu tất cả cùng sai, bức tranh còn bi quan hơn rất nhiều.

Cấm cán bộ chủ chốt không được chơi golf là một quyết định, đứng về phương diện pháp luật có vấn đề. Ông Đinh La Thăng cho rằng, đây là quy định riêng của ngành giao thông, giống như các ngành y tế, giáo dục... Khi làm lãnh đạo, ngoài quy định của pháp luật thì phải chấp nhận quy định của cơ quan, đơn vị. Nhưng dù có như vậy, không thể bắt cấp dưới sống khác pháp luật. Đó là tiền đề cho sự tùy tiện.

Lãnh đạo trước hết phải thượng tôn pháp luật. Yêu cầu cấp dưới làm điều mình cho là đúng nghĩa là không thượng tôn pháp luật. Theo cách của Bộ trưởng Thăng, tôi lo lắng, dần dần, người ta sẽ cho ý muốn của lãnh đạo cao hơn pháp luật.

Tôi băn khoăn, liệu có lúc nào Bộ trưởng Đinh La Thăng nhầm vai giữa một ông Bộ trưởng và một người đứng đầu doanh nghiệp. Bộ trưởng phải nghĩ về tổng thể, phải có triết lý lãnh đạo Bộ, và coi đó là xương sống cho một điều cụ thể khác, chứ không phải đi vào những giải pháp quá cụ thể.

Hơn hai tháng làm việc có thể chưa giúp người ta quen với một cách lãnh đạo mới, vì vậy, tôi chờ mong ở Bộ trưởng Đinh La Thăng những quyết định mới đúng đắn và hợp lý. Cũng chúc ông giữ được sự nhiệt huyết và đam mê với công việc dài lâu. Việc có những cán bộ lãnh đạo ngành nhiệt huyết và sáng suốt là cái phúc cho những người dân như chúng tôi!

SGTT 21/10/2011: Cấm chơi golf và công việc bộ trưởng

Ở góc độ pháp lý, có lẽ ý kiến của ông Lê Hồng Sơn – Cục trưởng cục Kiểm tra văn bản quy phạm pháp luật – Bộ Tư pháp nặng ký nhất bởi đây là đơn vị có thẩm quyền trong việc này. Ông Sơn cho rằng đó là "văn bản quy phạm pháp luật", nó chứa đựng "quy phạm" là sự cấm chơi golf một cách "trái luật", "sai thẩm quyền", "vi phạm quyền của cán bộ, công chức" và vì vậy "cần thu hồi". Luật Lao động, Công chức hiện không điều chỉnh hành vi của người lao động, cán bộ công chức trong "ngày nghỉ". Ông Thăng vẫn bảo lưu quyết định của mình với quan điểm văn bản trên mang tính chất "nội bộ", là "quy định riêng của ngành giao thông". Vụ việc chưa ngã ngũ vì theo ông Sơn, đơn vị ông còn phải báo cáo việc này và đề xuất của mình lên bộ Tư pháp theo quy trình, còn ông Thăng nói sẽ có ý kiến nếu bộ Tư pháp đưa ra yêu cầu. Nhưng "nội bộ" một bộ không thể đứng trên pháp

luật, nếu trên tinh thần thượng tôn pháp luật thì không khó để mỗi người tự có câu trả lời. Một tình huống khác có lẽ cũng cần "mổ xẻ" theo hướng này là "yêu cầu" của ông Thăng đối với nhân viên của mình: mỗi tuần phải đi xe buýt tối thiểu một lần, nhất là khi "yêu cầu" này được hiểu là bắt buộc và sẽ có việc kiểm tra, xử lý nếu không thực hiện.

Ông Sơn "mách nước" cho ông Thăng, nếu chuyển hoá hình thức văn bản 6630 thành một "chỉ thị" thì có thể vượt qua hàng rào kiểm soát của luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Chưa nói đến tính hợp pháp của lời "mách nước" này, nhưng, lại nhưng một lần nữa, nếu vậy thì cách thức giải quyết chuyện "nội bộ" của bộ này có vấn đề. Lý do của việc cấm đoán nói trên là "cán bộ mất quá nhiều thời gian để chơi golf", khiến ảnh hưởng đến hiệu quả công việc. Ở đây có sự không tương thích giữa mục tiêu và biện pháp. Nếu cán bộ không hoàn thành công việc, sao không theo sự phân công trách nhiệm – quyền hạn – nghĩa vụ, quy trình đánh giá lao động mà xử lý kỷ luật, mà lại "nắm đằng lưỡi" – cấm chơi golf. Nếu họ chuyển sang chơi tennis, chẳng lẽ lại chạy theo cấm tiếp? Chợt nhớ đến đề xuất cũng của ông Thăng: cần tiêu huỷ xe máy của các đối tượng đua xe. Mục tiêu của đề xuất này là để gia tăng hình phạt, vốn bị cho là nhẹ, đối với các "quái xế", cách ly họ với phương tiện vi phạm là chiếc xe. Nếu vậy thì chỉ cần "tịch thu", một trong những biện pháp xử phạt bổ sung đối với vi phạm hành chính về đua xe hay tổ chức đua đã được quy định trong nghị định 34/2010 của Chính phủ. Hiện chưa có hướng dẫn về phương án xử lý đối với phương tiện bị tịch thu, nhưng biện pháp tiêu huỷ chỉ đặt ra đối với tang vật gây nguy hại cho con người, vật nuôi và cây trồng hay văn hoá phẩm độc hại. Chưa kể, về phương diện xã hội, những chiếc xe đua (nếu không bị làm cho mất tiêu chuẩn về an toàn) là những tài sản lớn.

Mục đích – mục tiêu không thể biện minh cho hành động – biện pháp, nhất là khi hành động – biện pháp đó trái luật, không đưa đến mục đích – mục tiêu hay có cách khác hiệu quả hơn, giảm thiểu tổn thất. Ngay cả khi không gặp phải vấn đề này, trong nhiều trường hợp, hành động – biện pháp để đi đến mục đích – mục tiêu cũng cần có lộ trình, để chuẩn bị, thuyết phục các đối tác phối hợp hay đối tượng chịu tác động. Nếu trên tinh thần này thì còn rất nhiều quyết tâm, quyết định của bộ Giao thông vận tải mà bộ trưởng Thăng khởi xướng để giảm ùn tắc giao thông cần phải được tính toán kỹ như hạn chế xe cá nhân, đặc biệt là xe máy (trong khi phương tiện công cộng chưa đủ sức thay thế), đổi giờ làm, giờ học ngay lập tức chứ không thí điểm nếu sau khi trình trong tuần tới mà Thủ tướng đồng ý.

Chỉ khoảng hai tháng rưỡi kể từ ngày chính thức nhậm chức, bộ trưởng Đinh La Thăng đã "hành động" ngay như ông nói, với tư cách một "tư lệnh ngành" với "toàn quyền" như ông muốn. Người dân thấy ông, cùng lòng nhiệt tình hiếm thấy trên chính trường, đưa ra nhiều quyết định mang tính "chiến đấu" bằng mệnh lệnh. Nhưng chính trường cần chính khách làm ra sản phẩm là chính sách hợp lòng dân. Dù là tư lệnh (ví như trong "đội quân" bộ Giao thông của mình) hay chính khách thì có lẽ cũng nên bắt đầu từ cái gốc "các vị lãnh đạo phải nắm rõ quyền hạn của mình đến đâu và quyền của đối tượng mình định điều chỉnh bằng văn bản đến đâu", như ông Lê Hồng Sơn nói.

Bộ trưởng Đinh La Thăng: "Bộ chúng tôi sẽ có quy định xử phạt cán bộ chủ chốt chơi golf"

Bên lề phiên họp Quốc hội chiều ngày 20.10.2011, trả lời về việc Cục trưởng cục Kiểm tra văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tư pháp không đồng tình quy định của bộ trưởng GTVT yêu cầu cán bộ thuộc bộ này không chơi golf, bộ trưởng Đinh La Thăng cho biết, ông chưa nhận được văn bảo nào từ phía bộ Tư pháp về việc này. Tuy nhiên, ông Thăng vẫn bảo lưu quan điểm cần thực hiện quy định đó.

"Ngoài trách nhiệm công dân ra, lãnh đạo bộ Giao thông vận tải còn là Đảng viên do vậy cần tuân theo những quy định riêng như 19 điều Đảng viên không được làm. Nếu ai muốn tự do thì đừng làm lãnh đạo nữa", ông nói. Cũng theo ông Thăng, hiện nay giao thông vận tải đang gặp quá nhiều khó khăn như giao thông ùn tắc, hạ tầng thấp kém, tai nạn giao thông nhiều. Do đó, cán bộ lãnh đạo thuộc bộ này theo ông cần phải tập trung vào công việc, đi đánh golf ít nhất mất một ngày, nếu không thì là hai. "Bộ chúng tôi sẽ có quy định xử phạt cán bộ chủ chốt chơi golf", ông cho biết thêm.

SGTT 20/10/2011 – Bộ trưởng cấm chơi golf là sai thẩm quyền

Tiến sĩ Lê Hồng Sơn, cục trưởng cục Kiểm tra văn bản quy phạm pháp luật (bộ Tư pháp) cho rằng, văn bản 6630 của bộ trưởng Giao thông vận tải ngày về việc cấm cán bộ thuộc bộ này chơi golf là sai thẩm quyền, vi phạm vào quyền của cán bộ công chức. Phóng viên SGTT đã trao đổi với TS Lê Hồng Sơn xung quanh quy định này.

Ông có cho rằng văn bản 6630 về cấm cán bộ chơi golf của bộ trưởng Giao thông vận tải có "vấn đề"?

TS Lê Hồng Sơn: Văn bản này có hai điểm đáng chú ý: là tại sao lại cấm cả ngày nghỉ và tại sao chỉ cấm chơi golf? Cấm vào ngày nghỉ là vi phạm quyền riêng tư của công chức. Ngày nghỉ là "sân" riêng của cán bộ công chức, họ được làm những điều mà pháp luật không cấm. Thứ hai là nhiều người sẽ hỏi: tại sao chỉ cấm chơi golf mà không cấm chơi thứ khác như tennis hay cầu lông. Phải chăng golf có gì xấu? Chơi golf mất thời gian còn các môn khác thì không ?

Văn bản 6630 có nội dung sai thẩm quyền, vi phạm quyền của cán bộ công chức. Nhưng bộ trưởng Đinh La Thăng nói cấm vì nhiều cán bộ chơi golf, mất thời gian mà bỏ bê công việc?

Nếu lo ngại ảnh hưởng đến công việc thì đã có hình thức xử lý theo quy định đối với cán bộ không hoàn thành nhiệm vụ. Còn nếu lo ngại dùng xe công đi chơi golf thì cũng đã có quy chế sử dụng tài sản công.

Trả lời báo chí sau đó, bộ trưởng Đinh La Thăng nói rằng quyết định này được đưa ra với sự thảo luận, nhất trí của ban cán sự đảng bộ, và đây là quy định nội bộ của ngành giao thông, cũng như quy định của ngành y tế, hay báo chí… ông thấy sao?

Quan trọng là bộ trưởng phải hiểu rõ quyền của mình đối với công chức, viên chức. Dù là quyết định của ban cán sự đảng đi chăng nữa thì vấn đề phải xem là ban cán sự đảng có quyền quy định như thế hay không. Bộ Giao thông có quyền đưa ra quy định nội bộ của cơ quan, nhưng tất nhiên không được vi phạm quy định của luật. Ở đây chúng ta ghi nhận sự năng nổ, nhiệt tình của lãnh đạo mới, nhưng nhiệt tình cũng cần có sự hiểu biết quyền của mình và quyền của cán bộ công chức, viên chức thuộc (dưới) quyền của mình. Nếu không sẽ là sự sai phạm, là tác động tiêu cực gây ra hậu quả xấu. Gần đây, có một số hiện tượng "lệch chuẩn" của một số cán bộ lãnh đạo mới được bổ nhiệm

"Lệch chuẩn" như ông nói nghĩa là sao, tức là quy định nội bộ lệch so với quy định của pháp luật, hay thế nào?

Chuẩn ở đây gồm nhiều thứ. Là chuẩn quy định pháp luật, quy định quyền hạn của anh đến đâu và anh nhận thức nó ra sao. Hành xử của chính khách phải khác hành xử của một công chức bình thường, đừng có "sốc" quá. Như đề xuất tiêu hủy xe máy của các đối tượng đua xe, như thế thì cực đoan quá.

Vậy bộ Tư pháp có dự kiến khi nào thì có ý kiến để bộ Giao thông vận tải thu hồi văn bản này?

Ý kiến chính thức của bộ Tư pháp thì chưa có. Tôi đang cho anh em thảo luận, báo cáo lãnh đạo bộ để lãnh đạo bộ có ý kiến chính thức.

Trả lời báo chí mới đây nhất, bộ trưởng Giao thông vận tải khẳng định vẫn bảo lưu quan điểm đây là văn bản quy định nội bộ, và chỉ khi bộ Tư pháp có văn bản thì bộ Giao thông vận tải mới có ý kiến trả lời?

Nhận thức như thế là không chuẩn. Chẳng lẽ khi anh làm sai, cứ phải chờ người khác đến chỉ mới thôi à.

Bee.net.vn 22/10/2011:

Ông Lê Mạnh Hà, Phó Chủ tịch UBND TP.HCM nhận xét về quyết định cấm chơi golf:

"Đây là một quyết định không phải vô lý mà là vi phạm pháp luật. Lãnh đạo là phải thượng tôn pháp luật, không được hành xử tùy tiện".

Bộ trưởng Bộ Nội vụ Nguyễn Thái Bình đã nói với báo Tuổi trẻ TP.CHM:

"Tôi nghĩ cán bộ, công chức trước hết thực hiện theo đúng Luật cán bộ, công chức. Nếu người ta không vi phạm Luật cán bộ, công chức và pháp luật về lao động, không chơi golf trong giờ hành chính thì không nên cấm". Ông Bình cho rằng: "Tôi là cán bộ, công chức hoàn thành tốt nhiệm vụ chuyên môn thì ngoài giờ hành chính, trong những ngày nghỉ tôi được quyền chọn môn thể thao phù hợp. Còn việc nói rằng golf là môn thể thao quý tộc, cán bộ, công chức hiện nay lấy tiền đâu mà chơi thì phải suy nghĩ thêm".

TS Đinh Xuân Thảo (viện trưởng viện Nghiên cứu lập pháp của Quốc hội): Cấm là phạm luật

Theo tôi, khi đã dùng từ "cấm" thì phải theo quy định của pháp luật. Ví dụ đảng viên, công chức có quy định riêng, vì cấm liên quan đến quyền con người thì Hiến pháp cũng đã quy định. Những quyền cơ bản của con người thì phải được tôn trọng và phải trên cơ sở pháp luật, tức luật Quốc hội chứ văn bản cấp thấp như bộ trưởng là không được.

Ông Nguyễn Văn Điệp (giám đốc sở Giao thông vận tải Đồng Nai): Sẽ chấp hành vì... không biết chơi golf

Bản thân tôi cơ bản chấp hành văn bản này mà không cảm thấy phiền hà gì do trước giờ tôi… không biết chơi golf và cũng không có ý định chơi golf vì tốn kém.

Ông Lê Toàn (phó giám đốc sở Giao thông vận tải TP.HCM): Ông Thăng đâu phạt tôi được!

Tôi không chơi golf nhưng có chơi tennis để giữ sức khoẻ. Nhưng nếu tôi có đi chơi golf thì ông Thăng cũng đâu phạt tôi được vì nó cũng giống như chuyện đi xe buýt, chủ yếu là khuyến khích tinh thần tự giác thôi.

LS Nguyễn Văn Hậu (phó chủ tịch hội luật gia TP.HCM): Phải thu hồi văn bản

Bộ trưởng có quyền ban hành những quy định nhưng những quy định ấy phải phù hợp, không được trái với những quy định của pháp luật. Luật cán bộ công chức đã quy định rất rõ những điều được làm và không được làm của cán bộ công chức; trong đó không có quy định nào cấm cán bộ công chức không được chơi golf trong ngày nghỉ. Đại diện bộ GTVT cho rằng, đây chỉ là quy định của nội bộ cũng không đúng. Bởi bộ trưởng đã quy định thì cấp dưới không thể không tuân theo vì nếu vi phạm sẽ bị kỷ luật, thậm chí có thể cho nghỉ việc. Tuy nhiên, nếu tôi không đồng ý với quyết định này và kiện ông bộ trưởng ra toà, chắc chắn toà sẽ bác bỏ quyết định kỷ luật hoặc cho nghỉ việc của bộ, vì không có văn bản nào cấm tôi không được chơi golf trong giờ nghỉ cả. Nếu cho rằng việc chơi golf có thể ảnh hưởng đến công việc thì bộ nên quản lý cán bộ bằng cách khác. Do vậy, bộ Tư pháp phải yêu cầu bộ GTVT thu hồi lại văn bản nêu trên.

Các câu hỏi thảo luận

(i) Đối chiếu với Luật ban hành VBQPPL 2008, công văn số 6630/BGTVT-TCCB có là văn bản pháp luật hay không, (ii) Văn bản này có hiệu lực bắt buộc đối với cán bộ, công chức lãnh đạo ngành GTVT hay không?, (iii) Nếu tạo ra quy phạm pháp luật, văn bản này có là một nguồn tạo nên pháp luật hay không, (iv) Văn bản này có vi phạm pháp luật hiện hành, nếu trái với pháp luật hiện hành, cách thức vô hiệu hóa văn bản này như thế nào?, (v) Nếu văn bản này trái các nguyên tắc pháp luật, vì sao phần lớn người dân và dư luận xã hội không phê phán hay tẩy chay văn bản này, (v) Ý kiến cá nhân của anh/chị về bản chất của pháp luật thể hiện qua văn bản số 6630/BGTVT-TCCB, nếu văn bản này trái với pháp luật hiện hành song phù hợp với tâm lý xã hội và công luận thì cần được xử lý như thế nào?