

Ngày 20/7/2023, triển khai thực hiện Công văn số 2214/BCA-C08, ngày 6/7/2023 của Bộ Công an về việc “Lấy ý kiến Hồ sơ dự án Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ”, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam (VATA) có công văn tham gia với nhiều điểm đáng chú ý.

VATA cơ bản thống nhất với dự thảo Luật TTATGTĐB do Bộ Công an gửi kèm Công văn số 2214/BCA-C08, ngày 6/7/2023.



Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam (Hiệp hội) cơ bản thống nhất với dự thảo Luật TTATGTĐB do Bộ Công an gửi kèm Công văn số 2214/BCA-C08, ngày 06/7/2023

Ngoài ra, Hiệp hội lưu tâm đến **Điều 8. Các hành vi bị nghiêm cấm, tại “Khoản 1. Điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn”**. Theo quy định trong dự thảo thì cả người đi xe đạp cũng bị điều chỉnh bởi quy định này; theo quy định của Luật GTĐB 2008 thì chỉ cấm người điều khiển mô tô, xe gắn máy mà trong máu có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc 0,25 miligam/lít khí thở.

Thực tế, phong tục tập quán của người dân Việt Nam, nhất là ở nông thôn và miền núi, người dân khi đi dự đám cưới, hỏi, lễ hội vẫn dùng rượu, bia khá phổ biến, sau đó có thể dùng xe đạp hoặc xe máy để về nhà. Do đó, VATA kiến nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu thêm và có tham khảo kinh nghiệm quốc tế quy định này để pháp luật nhanh chóng đi vào cuộc sống và phù hợp với phong tục, tập quán của Việt Nam.

Điều 12. Sử dụng làn đường, theo quy định hiện hành chưa có quy định cụ thể đối với các phương tiện tham gia giao thông trên đường một chiều hoặc một chiều đường có từ 2 làn đường trở lên. Vì vậy, đã có rất nhiều lái xe không biết hoặc cố tình sử dụng làn đường không phù hợp, xe chạy với tốc độ tối thiểu nhưng lại sử dụng làn đường quy định tốc độ tối đa cho phép cao nhất (làn đường ngoài cùng bên trái ở sát dải phân cách), dẫn tới các

dòng xe chạy lộn xộn, gây cản trở giao thông, dẫn tới nguy cơ mất an toàn giao thông.

Do đó, cần phải có quy định cụ thể đối với các phương tiện tham gia giao thông trên đường một chiều hoặc một chiều đường có từ trên 2 làn đường. Cụ thể: Các phương tiện chạy tiệm cận với tốc độ tối đa cho phép thì sử dụng làn đường ngoài cùng bên trái (sát dải phân cách, hoặc lề đường bên trái đối với đường một chiều); các phương tiện chạy dưới tốc độ tối đa cho phép, thì sử dụng làn đường bên phải; các phương tiện chạy dưới tốc độ tối đa và trên tốc độ tối thiểu cho phép, thì sử dụng làn đường ngoài cùng bên phải.

Kiến nghị, đề xuất: Xem xét bổ sung nội dung này như sau: “Trên đường một chiều hoặc một chiều đường có từ 2 làn đường trở lên, các phương tiện chạy tiệm cận với tốc độ tối đa cho phép chạy trên làn đường ngoài cùng bên trái” (làn đường sát dải phân cách giữa hai chiều đường hoặc sát lề đường bên trái đối với đường một chiều); “Các phương tiện chạy dưới tốc độ tối đa cho phép chạy trên làn đường bên phải; các phương tiện chạy trên tốc độ tối thiểu, dưới tốc độ tối đa cho phép chạy trên làn đường ngoài cùng bên phải” (làn đường sát lề đường bên phải).

Điều 13. Vượt xe và nhường đường cho xe xin vượt, theo dự thảo tại Khoản 1, Điều 13 quy định “Vượt xe là tình huống giao thông mà xe đi phía sau di chuyển sang làn đường hoặc phần đường bên cạnh để lên trước xe phía trước, sau đó trở lại làn đường hoặc phần đường đã di chuyển ban đầu”. Theo dự thảo tại Khoản 1 hiện chưa phù hợp với thực tế, bởi sau khi đã vượt xe chạy phía trước thì xe vượt có thể trở lại hoặc không trở lại làn đường hoặc phần đường đã di chuyển ban đầu.

Đề nghị xem xét sửa đổi như sau: “Vượt xe là tình huống giao thông mà xe chạy phía sau di chuyển sang làn đường bên cạnh (trên mặt đường có từ 02 làn đường trở lên) hoặc phần đường bên trái (trên đường hai chiều chỉ có một làn đường mỗi chiều) vượt lên trước xe chạy phía trước”; bỏ cụm từ “Sau đó trở lại làn đường hoặc phần đường đã di chuyển ban đầu”.

Theo dự thảo tại Khoản 2, Điều 13 quy định “Khi vượt..., trừ các trường hợp sau đây thì được vượt về bên phải”: a) Khi xe phía trước có tín hiệu rẽ trái hoặc đang rẽ trái; b) khi xe điện đang chạy giữa đường, c) Khi xe chuyên dùng đang làm việc trên đường mà không thể vượt bên trái được.

Như vậy, theo dự thảo chưa đề cập tới trường hợp phổ biến hiện nay là khi lưu thông trên đường một chiều hoặc một chiều đường có từ 02 làn đường trở lên, nếu quy định như dự thảo thì khi tất cả các phương tiện chạy trên đường một chiều hoặc một chiều đường có từ 02 làn xe trở lên muốn vượt xe đều phải vượt về bên trái xe đi phía trước là không phù hợp, đặc biệt là trên mặt đường có nhiều làn đường, dẫn tới các dòng xe sẽ hỗn loạn, gây cản trở giao thông, gia tăng nguy cơ tai nạn giao thông. Bởi vậy, một khi các phương tiện đã chạy đúng làn đường, đúng tốc độ tối đa cho phép thì chạy theo làn đường, có thể vượt xe chạy ở làn xe bên cạnh bất cứ bên nào, không bắt buộc phải thực hiện vượt về bên trái theo chiều di chuyển.

VATA đề nghị bổ sung Điểm “d) Đối với đường một chiều hoặc một chiều đường có từ 02 làn đường trở lên”.

Điều 17. Dừng xe, đỗ xe, Theo quy định như dự thảo tại Khoản 2, Điều 17 ghi như sau “.

.Xe đỗ trên đoạn đường dốc phải được chèn bánh và đánh lái về phía lề đường”. Đề nghị bỏ cụm từ “và đánh lái về phía lề đường”, bởi vì khi đỗ xe với thời gian nhất định, nếu đánh lái sẽ ảnh hưởng lớn đến cơ cấu thủy lực trong hệ thống lái. Vì vậy, cần tăng cường công tác đảm bảo an toàn giao thông bằng các giải pháp khác.

Điều 30 và Điều 31, theo quy định trong dự thảo tại Khoản 2, Điều 30 và Khoản 2, Điều 31 có ghi “phải đội mũ bảo hiểm đúng loại...” là chưa chặt chẽ. Đề nghị bổ sung cụm từ “... Phải đội mũ bảo hiểm đạt chuẩn, đúng loại....”;

Theo quy định trong dự thảo tại Khoản 3 và Khoản 4, Điều 31 có ghi “Sử dụng ở” là chưa chặt chẽ và chưa đầy đủ theo cách gọi vùng miền. Đề nghị bổ sung như sau “Sử dụng ô (dù) che mưa, che nắng”.

Điều 39. Giấy phép lái xe, theo quy định trong dự thảo đã có thay đổi cơ bản về phân hạng giấy phép lái xe so với phân hạng giấy phép lái xe hiện hành. Việt Nam đã gia nhập công ước Viên 1968 về giấy phép lái xe. Theo đó Việt Nam đã cam kết với Liên hợp quốc là sẽ điều chỉnh phân hạng giấy phép lái xe Quốc gia theo Công ước Viên khi sửa đổi Luật Giao thông đường bộ. Nên việc điều chỉnh phân hạng giấy phép lái xe là cần thiết.

Tuy nhiên đề nghị ban soạn thảo và cơ quan thẩm định rà soát, đối chiếu cụ thể với phân hạng giấy phép lái xe tại Công ước Viên 1968 xem đã phù hợp hay chưa? Tại điểm c, Khoản 4, đề nghị xem lại lỗi chính tả (thiếu câu chữ tại dòng đầu tiên điểm c).

Điều 40. Tuổi, sức khỏe của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ, theo quy định trong dự thảo tại Điểm e, Khoản 1 “Tuổi tối đa của người lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi là 50 tuổi đối với nữ và 55 tuổi đối với nam”. Theo quy định trong dự thảo trên, hiện đang gây khó khăn cho các đơn vị kinh doanh vận tải vì rất khó tuyển dụng lái xe chở khách, gây lãng phí lực lượng lao động có kinh nghiệm lâu năm, gây khó khăn trong việc tìm kiếm việc làm đối với cho những người lái xe còn đủ sức khỏe, nhưng lại chưa đủ tuổi nghỉ hưu.

Kiến nghị, đề xuất: Sửa lại quy định này theo hướng bỏ quy định hạn chế tuổi của người lái xe hành nghề lái xe từ 30 chỗ ngồi trở lên, tuổi của người lái xe sẽ thực hiện theo quy định về tuổi của lao động theo Bộ Luật lao động.

Hiệp hội cho biết, Luật GTĐB hiện hành đang quy định tuổi tối đa của người hành nghề lái xe ô tô chở người trên 30 chỗ ngồi trở lên như dự thảo, quy định này chỉ phù hợp với thời gian 10 - 20 năm về trước, nhưng không phù hợp với điều kiện sức khỏe của người Việt Nam hiện nay đã được nâng lên so với trước. Hiện nay xe ô tô đã áp dụng nhiều công nghệ mới, điều kiện làm việc của người lái xe cũng đỡ nặng nhọc hơn nhiều so với trước đây, các doanh nghiệp vận tải có nhiều phản ánh về tình trạng người lái xe còn sức khỏe nhưng do hạn chế về độ tuổi của pháp luật nên không được đổi GPLX để lái hạng xe từ 30 chỗ trở lên, nhưng chưa đến tuổi nghỉ hưu, đi xin việc khác thì tuổi đã cao nên rất khó xin việc. Trong khi các đơn vị kinh doanh vận tải cần lái xe nhưng tuyển dụng mới cũng rất khó khăn; tìm hiểu kinh nghiệm một số nước như Hàn Quốc, Nhật Bản thì chỉ quy định đối với người lái xe trên 60 tuổi thì chu kỳ khám sức khỏe phải rút ngắn lại; nếu đủ điều kiện sức khỏe thì vẫn được đổi GPLX và tiếp tục hành nghề lái xe, kể cả lái xe khách trên 30 ghế.

Theo quy định tại dự thảo tại Khoản đ quy định “Người đủ 27 tuổi trở lên được cấp Giấy phép lái xe hạng D, D2E, DE”. Đây là quy định chưa phù hợp với tình hình thực tế, sau 03 - 04 năm có Giấy phép lái xe hạng C1, C, BE là có đủ kinh nghiệm và kỹ năng để lái xe hạng D, D2E và DE. **Theo đó, VATA đề nghị xem xét rút ngắn độ tuổi xuống còn 25 tuổi cho phù hợp với thực tế.**

Điều 41. Đào tạo lái xe, theo quy định trong dự thảo tại Khoản 6, Điều 41 quy định ; có đủ điều kiện cơ sở vật chất kỹ thuật về hệ thống phòng học, sân tập lái, xe tập lái, đáp ứng yêu cầu kỹ thuật theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở đào tạo lái xe cơ giới đường bộ...”. Đây là quy định quá cao so với tình hình thực thể hiện nay, hầu hết cơ sở vật chất phục vụ cho đào tạo lái xe ô tô của các cơ sở đào tạo hiện nay chỉ đáp ứng theo tiêu chuẩn quy định tại các Thông tư của Bộ GTVT, nếu tất cả cơ sở vật chất phải đáp ứng theo quy chuẩn quốc gia thì chưa đáp ứng được.

VATA đề nghị xem xét điều chỉnh lại “...; có đủ điều kiện cơ sở vật chất, kỹ thuật về hệ thống phòng học, sân tập lái, xe tập lái, đáp ứng yêu cầu kỹ thuật theo quy định...”.

Điều 47. Bảo đảm an toàn giao thông xe vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm, theo quy định trong dự thảo tại Khoản 1, Điều 47 ghi “Cơ quan cấp phép vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, hàng hóa nguy hiểm trên đường bộ có trách nhiệm gửi Giấy phép đến cơ quan Công an làm nhiệm vụ bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ ngay khi cấp phép”.

Theo đó, tất cả các Giấy phép vận chuyển hàng STST, hàng hóa nguy hiểm trên đường bộ đều phải gửi đến cơ quan Công an là không cần thiết, làm tăng thủ tục hành chính, gây khó khăn cho cơ quan cấp phép và doanh nghiệp. Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét lại nội dung này, chỉ áp dụng trong trường hợp vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng với chủng loại đặc biệt, bắt buộc phải có lực lượng chức năng dẫn đường và áp dụng biện pháp tổ chức giao thông thì cơ quan cấp phép có trách nhiệm gửi Giấy phép đến cơ quan Công an.

Kiến nghị, đề xuất: Đề nghị xem xét sửa lại như sau: “Cơ quan cấp phép vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng và hàng hóa nguy hiểm với chủng loại đặc biệt, mà trong Giấy phép vận chuyển có yêu cầu bắt buộc phải có có lực lượng chức năng dẫn đường và áp dụng biện pháp tổ chức giao thông, thì cơ quan cấp phép có trách nhiệm gửi Giấy phép đến cơ quan Công an để phối hợp thực hiện”.

Điều 49. Khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông, theo quy định trong dự thảo tại Điểm c, Khoản 1, Điều 49 ghi “*Kiến nghị cơ quan có thẩm quyền về biện pháp ùn tắc giao thông*”. Đề nghị xem xét bổ sung cho rõ nghĩa, cụ thể như sau: “*Kiến nghị cơ quan có thẩm quyền về biện pháp giải quyết, khắc phục tình trạng ùn tắc giao thông*”.

Nguyễn Ý -

nguồn: <https://banduong.vn/vata-gop-y-nhieu-noi-dung-trong-ho-so-du-an-luat-tr-at-tu-an-toan-giao-thong-duong-bo-d7551.html>