

Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam (VATA) vừa có công văn ngày 13/8 gửi tới Văn phòng Chính phủ và các Bộ GTVT, Công an, Tư pháp tham gia ý kiến vào Dự thảo Luật Đường bộ và Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ.

Hiệp hội cho biết, trong quá trình dự thảo Luật Đường bộ và Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ; Hiệp hội đã có ý kiến tham gia gửi Bộ Giao thông vận tải tại văn bản số 79/CV-HHVT ngày 10/7/2023, và văn bản số 84/CV-HHVT ngày 20/7/2023 gửi Bộ Công an.



Hiệp hội nhận thấy vẫn còn một số nội dung còn chưa phù hợp ở hai dự thảo Luật

Nhiều ý kiến tham gia của Hiệp hội đã được các cơ quan soạn thảo tiếp thu, thể hiện trong dự thảo Luật Đường bộ (dự thảo ngày 3/8/2023) và dự thảo Luật trật tự an toàn giao thông đường bộ (dự thảo ngày 05/8/2023).

Qua nghiên cứu dự thảo 2 Luật được đưa ra khi thực hiện thẩm định ở Bộ Tư pháp, Hiệp hội nhận thấy vẫn còn một số nội dung còn chưa phù hợp, đề nghị cơ quan có thẩm quyền xem xét trong quá trình thẩm định, hoàn thiện dự thảo như sau:

Tại dự thảo Luật Đường bộ, về các loại hình kinh doanh vận tải khách quy định tại Khoản 9 Điều 61: So với quy định hiện hành, loại hình kinh doanh vận tải khách du lịch đã không còn trong dự thảo. Trong khi đây là loại hình có những yêu cầu quản lý và hoạt động đặc thù hơn do với các loại hình khác; xu hướng đang ngày càng phát triển. Đề nghị tiếp tục phải điều chỉnh trong Luật Đường bộ.

Về nội dung và thể hiện tại Điều 74: Bồi thường, miễn bồi thường hư hỏng, mất mát,

thiếu hụt hàng hóa, hàng hóa ký gửi, dự thảo đang thiếu rõ ràng mạch lạc và thiếu tính hợp lý. Theo tên điều thì cần phải làm rõ: loại hàng hóa nào khi đưa vào vận chuyển nếu mất mát, hư hỏng bên vận tải phải bồi thường; còn những loại hàng hóa hành lý do hành khách tự bảo quản hay những loại hàng ký gửi nhưng hao hụt tự nhiên... thì bên vận tải không phải bồi thường. Hiệp hội đề nghị cơ quan soạn thảo sửa đổi cho rõ ràng, chặt chẽ và phù hợp với yêu cầu quản lý.

Điều 83. Dịch vụ xếp, dỡ hàng hóa trên phương tiện tham gia giao thông đường bộ, dự thảo tại điểm a Khoản 2 là: “Đảm bảo thực hiện quy định tại Điều 49 của Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ”.

Tuy nhiên, Điều 49 của dự thảo Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định về: Điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông trên đường bộ. Do đó, Hiệp hội đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét điều chỉnh cho phù hợp.

Điều 84. Dịch vụ cho thuê phương tiện, dự thảo tại điểm c Khoản 4. Đơn vị kinh doanh cho thuê phương tiện để tự lái phải đáp ứng yêu cầu: “phải lắp thiết bị giám sát hành trình trên các xe ô tô cho thuê và truyền dữ liệu theo quy định”. Hiệp hội đề nghị làm rõ sự cần thiết và tính phù hợp với thực tiễn của quy định này; đánh giá tác động về chi phí thực thi của quy định này; ý tưởng của cơ quan quản lý là gì khi đưa ra quy định này?...

Tại dự thảo Luật trật tự an toàn giao thông, về dự thảo tại điểm a Khoản 3 Điều 47. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đối với xe quá khổ giới hạn đường bộ, xe quá tải trọng, xe bánh xích lưu hành trên đường bộ.

Theo VATA, đây là vấn đề đang bị ách tắc từ đầu năm 2023 cho đến nay, nguyên nhân là Cục Đường bộ Việt Nam ra nhiều văn bản hướng dẫn việc thực hiện cấp giấy phép vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng. Trong đó có yêu cầu: chỉ cấp giấy phép vận tải hàng siêu trường, siêu trọng khi không có phương thức vận tải khác. Việc xác định: “khi các phương thức chuyển bằng đường sắt, đường thủy, đường biển hoặc các phương thức vận tải khác không thể thực hiện được” như quy định tại điểm a cũng cần phân tích để làm rõ như: cơ quan nào xác định việc này?

Có phương thức vận tải khác nhưng làm tăng chi phí, tăng thời gian vận chuyển không?... Và hơn nữa dù có phương thức vận tải khác nhưng lại phát sinh tăng thêm vận tải đường bộ khi phải giải quyết đoạn kết nối từ nơi nhận hàng đến ga, cảng và từ ga, cảng đến nơi giao hàng... tăng thêm chi phí xếp dỡ, lưu kho bãi .. nên có thể chi phí sẽ tăng lên nhiều khi vận chuyển qua 2 - 3 phương thức vận tải.

Xét về thực tế hiện nay, để đáp ứng nhu cầu vận chuyển các loại máy móc, thiết bị cho các nhà máy điện, trạm biến áp; các khu công nghiệp; các cấu kiện công trình như dầm cầu, cột điện; các loại máy móc thiết bị thi công; vận chuyển ô tô thành phẩm từ nơi sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu đến nơi tiêu thụ... đã hình thành hàng chục doanh nghiệp chuyên vận chuyển các mặt hàng này.

Theo thông lệ Quốc tế và tiến bộ khoa học công nghệ các đơn vị đã đầu tư hàng trăm xe chuyên dụng có nhiều trục xe; có nhiều mô đun để có thể ghép với nhau có các thiết bị để nâng hạ các cấu kiện khi vận chuyển qua những nơi bị khống chế về địa hình, kết cấu công trình... đảm bảo giảm thiểu tới mức thấp nhất tác động gây hư hỏng công trình giao

VATA tiếp tục góp ý vào Dự thảo Luật Đường bộ và Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ thông. Trường hợp cần thiết thì gia cố công trình và bên vận tải cùng với chủ hàng sẽ chịu trách nhiệm gia cố.

Nhìn từ góc độ đảm bảo an toàn công trình giao thông: Trong thiết kế xây dựng công trình cầu, đường đều có hệ số an toàn từ 2 - 3 tùy theo loại công trình do đó nếu có cho xe quá tải trong phạm vi cho phép và đi với khoảng cách thời gian theo hướng dẫn của các nhà chuyên môn thì đó là điều lâu nay trong quản lý đường bộ vẫn thực hiện.

Vì vậy, Hiệp hội đề nghị bỏ điểm a Khoản 3 trong Điều 51, đồng thời bổ sung 1 khoản vào điều này để chế định nội dung yêu cầu về việc hình thành cơ sở dữ liệu cầu đường để các đơn vị vận tải có cơ sở nghiên cứu lập phương án vận tải phù hợp; giảm chi phí khảo sát trùng lặp gây lãng phí đồng thời để các cơ quan cấp phép có cơ sở tra cứu, tránh yêu cầu khảo sát công trình phát sinh nhiều chi phí không cần thiết.

Về dự thảo tại điểm b Khoản 2 Điều 56. Thời gian làm việc của người lái xe kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ: Điểm b Khoản 2 dự thảo là: “Từ 22 giờ ngày hôm trước đến 6 giờ sáng ngày hôm sau: thời gian lái xe liên tục không quá 180 phút; thời gian dừng nghỉ giữa 2 lần lái xe tối thiểu là 30 phút đối với lái xe vận tải nội bộ và các loại hình kinh doanh vận tải; và tại Khoản 3 là: “Tổng thời gian lái xe trong ngày không quá 480 phút”. Nội dung dự thảo này đã có thay đổi cơ bản so với quy định hiện hành.

Hiệp hội báo cáo và đề nghị tiếp tục nghiên cứu về nội dung dự thảo này vì các lý do như sau:

Quy định hiện hành: Thời gian làm việc của người lái xe ô tô không được quá 10 giờ trong 1 ngày và không được lái xe liên tục quá 4 giờ. Trên thực tế trong đào tạo lái xe; trong tuyên truyền pháp luật; trong quản lý hiện hành hoạt động vận tải, chúng ta đã triển khai thực hiện các quy định này từ khi có Luật GTĐB năm 2001, đến Luật GTĐB năm 2008.

Tham khảo kinh nghiệm của một số nước như: Malaysia, Australia; Liên minh Châu Âu, Hoa Kỳ thì không có nước nào quy định giảm thời gian lái xe trong khung giờ từ 22 giờ ngày hôm trước đến 6 giờ sáng ngày hôm sau. Tổng thời gian cho phép lái xe trong ngày: Liên minh Châu Âu là 9 giờ Australia (bang Victoria) là 12 giờ; Hoa kỳ là 11 giờ.

Về ý kiến nêu lý do cho sự điều chỉnh này là: Tỷ lệ tai nạn giao thông cao trong khung giờ từ 22 giờ ngày hôm trước đến 6 giờ sáng ngày hôm sau nên cần phải đưa ra quy định nói trên: Điều này cần có phân tích sâu hơn vì xe ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ chỉ chiếm 20 - 30% trong tổng số xe ô tô lưu thông; đối tượng nào gây tai nạn (ô tô, mô tô xe máy, các phương tiện khác) với tỷ lệ bao nhiêu, nguyên nhân gây tai nạn là gì?... để có chế định và giải pháp quản lý phù hợp.

Nếu dự thảo trên được thông qua, trong hoạt động của các đơn vị kinh doanh vận tải sẽ có tác động lớn, nhất là các đơn vị vận tải đường dài: phải tăng số lái xe trên 1 chuyến xe làm tăng chi phí vận tải; khi đang lưu thông nhưng thời gian cho phép lái xe không còn, tại những vị trí, khu vực không có trạm điểm dừng nghỉ thì lái xe phải nghỉ trên đường, gây cản trở giao thông và nguy cơ ùn tắc, tai nạn giao thông cho các xe khác...

Về quy định tại Khoản 1 Điều 70, đề nghị tách Khoản 1 thành 2 khoản trong đó 1 khoản điều chỉnh về vận chuyển hàng nguy hiểm 1 khoản điều chỉnh về vận chuyển hàng siêu

trường, siêu trọng. Vì nội dung quản lý về hai đối tượng này được quy định ở 2 điều khác nhau; yêu cầu quản lý cũng khác nhau.

Nội dung điều chỉnh về vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng đề nghị như sau:

Chỉ yêu cầu gửi giấy phép đến cơ quan công an khi cấp phép đối với loại hàng siêu trường, siêu trọng, xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng khi lưu hành trên đường bộ thuộc đối tượng bắt buộc phải có lực lượng chức năng có thẩm quyền hướng dẫn, điều tiết giao thông theo quy định của pháp luật giao thông đường bộ hoặc trong trường hợp cần thiết, Cơ quan cấp giấy phép lưu hành cho phương tiện vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, lưu hành xe quá khổ giới hạn xe quá tải trọng gửi giấy phép lưu hành đến cơ quan Cảnh sát giao thông ngay sau khi cấp phép.

Cơ quan Cảnh sát giao thông khi nhận được thông báo về việc vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, căn cứ vào quy mô, số lượng, khối lượng, tính chất nguy hiểm thời gian tuyến vận chuyển, lập kế hoạch để chỉ huy, điều khiển giao thông đường bộ bảo đảm trật tự, an toàn theo quy định. Tổ chức kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm về vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng, yêu cầu thay đổi thời gian, tuyến đường, tốc độ phù hợp khi xét thấy không đảm bảo an ninh, trật tự, an toàn xã hội.”.

Lý do được Hiệp hội đưa ra là bởi kích thước bao và khối lượng hàng siêu trường, siêu trọng, xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng có mức độ khác nhau, từ mức thấp nhất theo quy định đến mức lớn nhất có thể vận chuyển được bằng đường bộ. Trong đó có mức độ thấp không phải khảo sát cầu đường, không phải tổ chức giao thông hỗ trợ vận chuyển như điều tiết, hướng dẫn giao thông trong quá trình vận chuyển. Hiện nay đã có những loại phương tiện vận chuyển chuyên dùng, thiết bị giao thông chuyên dùng để vận chuyển những loại hàng siêu trường, siêu trọng có kích thước, khối lượng lớn, đảm bảo việc lưu thông an toàn qua cầu, qua các đoạn đường có địa hình khó khăn, phức tạp.

Phương tiện vận chuyển được nối dài, nhiều trục bánh xe, có thể ghép nối lên tới 35 trục, mỗi trục có từ 6 đến 12 bánh như vậy tải trọng trục không vượt quá giới hạn tải trọng trục cho phép (10 tấn/trục), áp lực lốp bánh xe lên 01 đơn vị mặt đường nhỏ hơn giới hạn áp lực cho phép. Phương tiện được kéo dài bằng thiết bị giao thông chuyên dùng, nên khi tổ hợp phương tiện lưu thông qua cầu không tập trung vào 01 nhịp, tải trọng của tổ hợp phương tiện được phân chia lên cả mố, trụ và nhịp cầu.

Mặt khác hệ thống cầu đường của nước ta ngày càng được nâng cấp, hoàn thiện, khi thiết kế cầu phải tuân thủ Tiêu chuẩn quốc gia về thiết kế cầu đường bộ, trong đó tải trọng và hệ số tải trọng gấp 2 đến 3 lần tải trọng công bố cho phép khai thác, do đó những loại tổ hợp phương tiện vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng này không làm hư hỏng công trình giao thông và không làm mất an toàn giao thông khi có hướng dẫn, cấp phép và quản lý theo quy định.

Hiệp hội kiến nghị Chính phủ, Quốc hội xem xét có đánh giá cụ thể về sự cần thiết, tính khả thi và hiệu quả của những thay đổi này.

Hoài Linh -

nguồn: <https://banduong.vn/vata-tiep-tuc-gop-y-vao-du-thao-luat-duong-bo-va-lu>

hiephoivantaihanghoahcm.vn