

Ngày 6/4, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam đã có văn bản gửi Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Nguyễn Văn Thắng và Thứ trưởng Bộ GTVT Lê Đình Thọ về việc tháo gỡ vướng mắc ách tắc trong việc cấp giấy phép lưu hành xe vận chuyển hàng siêu trường - siêu trọng và xe quá khổ chở ô tô - xe máy.

Những ngày gần đây, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam nhận được nhiều ý kiến phản ánh của các hội viên thuộc Chi hội Vận tải hàng Siêu trường Siêu trọng (ST-ST); Công văn số 05/4/2023/VAMA của Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam; các doanh nghiệp chuyên sử dụng ô tô chuyên dùng để vận chuyển ô tô, xe máy từ nơi sản xuất lắp ráp, từ cảng biển đến các đại lý phân phối.

Trong đó, hiện nay các cơ quan có thẩm quyền về cấp giấy phép lưu hành xe quá tải trọng, quá khổ giới hạn gần như không còn cấp phép từ khoảng giữa tháng 3 cho đến nay (đầu tháng 3 còn một số ít Sở GTVT, Khu QLDB còn cấp phép).

Hiệp hội lo ngại, trước tình hình trên nếu không được giải quyết sớm sẽ gây những hệ lụy to lớn cho nền kinh tế, làm đứt gãy chuỗi cung ứng, ảnh hưởng tiến độ đầu tư xây dựng các công trình, ảnh hưởng đến lòng tin của các nhà đầu tư; trực tiếp là các doanh nghiệp vận tải có nguy cơ bị phạt theo hợp đồng kinh tế do không thực hiện được hợp đồng vận tải đã ký kết.

Do đó, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam báo cáo và đề xuất với Bộ trưởng và Thứ trưởng về nhu cầu vận tải, trong đó, các loại hàng siêu trường, siêu trọng hiện nay rất đa dạng, khối lượng khá lớn như các thiết bị máy móc, các cấu kiện công trình, các thiết bị cho nhà máy điện, biến áp, thiết bị thi công, các dầm cầu đúc sẵn.

Nhu cầu vận chuyển trên 500.000 ô tô; hàng triệu xe máy từ nơi sản xuất lắp ráp, các cảng biển đến các đại lý; việc vận chuyển từ nhiều năm nay bằng các phương tiện ô tô chuyên dùng (SMRM quá khổ). Việc cấp giấy phép lưu hành xe để vận chuyển các loại hàng nói trên là tất yếu vì cho dù có vận chuyển qua các phương thức vận tải khác thì vẫn phải vận chuyển bằng đường bộ để giải quyết vận chuyển từ nơi sản xuất, cửa khẩu đến ga, cảng và từ ga, cảng đến điểm cuối cùng.

Để đáp ứng nhu cầu nói trên, theo nhu cầu của thị trường qua quá trình phát triển, hiện nay đã hình thành hàng trăm Công ty chuyên vận tải các loại hàng ST- ST, các đơn vị đã đầu tư hàng ngàn phương tiện chuyên dùng như semi rơ moóc có nhiều trục, có nhiều module để ghép nối với nhau phù hợp với cấu kiện hàng và không gây quá tải lên mặt đường và cầu...

Đối với vận chuyển ô tô, xe máy cũng có hàng chục doanh nghiệp với hàng trăm xe chuyên dùng, có kích thước thùng xe theo chiều rộng là 2,78m (vượt quá quy định là 0,28m) còn chiều dài và chiều cao đều trong phạm vi kích thước tiêu chuẩn. (Việc kích thước chiều rộng xe lớn hơn kích thước tiêu chuẩn là do nhu cầu chở nhiều loại ô tô, trong đó loại ô tô > 7 chỗ thì phải có kích thước như vậy mới chở được).

Các phương tiện nói trên đều theo tiêu chuẩn hoặc thông lệ Quốc tế được nhập khẩu vào Việt Nam; hoặc sản xuất lắp ráp tại Việt Nam đều được cơ quan có thẩm quyền cho phép

nhập khẩu, hoặc sản xuất trong nước và được kiểm định theo quy định và đã hoạt động trong nhiều năm qua. Tuy nhiên, hiện nay Cục Đường bộ Việt Nam cho rằng có thể chở bằng ô tô thường và không phải cấp giấy phép lưu hành. Điều này là không phù hợp vì như vậy chi phí sẽ tăng rất cao, tăng tiêu thụ nhiên liệu, tăng ô nhiễm môi trường vì ô tô thông thường chỉ chở 1 - 2 xe còn phương tiện đang sử dụng chở được 6 xe.



Hàng siêu trường siêu trọng là các loại thiết bị, cấu kiện không thể tháo rời nhưng vẫn phải vận chuyển từ nơi sản xuất, bến cảng, cửa khẩu... đến nơi sử dụng, lắp đặt.

Quản lý hoạt động vận tải hàng siêu trường - siêu trọng được quy định tại Điều 76 Luật Giao thông đường bộ 2008. Theo đó Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 46/2015/TT-BGTVT ngày 07/9/2015.

Trong quá trình thực hiện Thông tư số 46 nói trên, có một số vướng mắc, ách tắc; năm 2017 Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức đối thoại với các doanh nghiệp vận tải, qua đó Bộ đã giao cho Tổng cục Đường bộ Việt Nam có Văn bản số 8146/TCĐBVN-ATGT hướng dẫn thực hiện một số nội dung của Thông tư 46.

Quá trình xem xét để cấp giấy phép lưu hành các cơ quan cấp phép đã xem xét hướng dẫn: nếu cần phải gia cố các cầu yếu, tổ chức lực lượng Thanh tra giao thông giám sát hướng dẫn, điều tiết giao thông khi cần... Qua đó, việc vận tải hàng siêu trường - siêu trọng, vận tải ô tô - xe máy bằng ô tô chuyên dụng đã đi vào ổn định, đáp ứng nhu cầu vận tải, quá trình thực hiện cũng không thấy phát sinh vấn đề gì nguy cơ đối với công trình giao thông và an toàn giao thông.

Từ đầu năm 2023 đến nay, Cục Đường bộ Việt Nam có một số công văn hướng dẫn các Sở GTVT, các Khu Quản lý đường về cấp giấy phép lưu hành vận chuyển hàng siêu trường - siêu trọng như: Công văn 707/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 1/11/2022; Công văn 386/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 17/01/2023; Công văn 1364/CĐBVN-QLBTKCHTGT ngày 08/3/2023; Công văn 1787/CĐBVN-QLBTKCHTGT. Theo đó có một số nội dung không phù

hợp với Thông tư số 46/2015 và Công văn hướng dẫn số 8146/TCĐBVN-ATGT gây nên lúng túng bị động trong việc xem xét cấp giấy phép lưu hành xe của các Khu QLDB, các Sở GTVT.

Cục ĐBVN đã đưa dữ liệu về tình trạng cầu đường lên cổng thông tin điện tử nhưng còn thiếu, đặc biệt là đường địa phương và rất khó tìm thông tin, vì không phải là phần mềm mà chỉ là các bản thông kê thông tin được chụp đưa lên. Do đó rất khó khăn trong việc tra cứu, Hiệp hội cho biết.

Ngoài ra, đội ngũ cán bộ làm công tác cấp giấy phép lưu hành xe cũng biến động nhiều, có một số mới bổ sung luân chuyển, chưa được tập huấn nghiệp vụ nên còn lúng túng, chưa đủ tự tin trong quá trình xem xét cấp giấy phép lưu hành xe.

Trước tình hình trên, Hiệp hội đã có văn bản đề nghị Cục Đường bộ Việt Nam giải quyết, dù đã tổ chức 2 cuộc họp với sự tham gia của Hiệp hội nhưng hiện tại vấn đề vẫn chưa được giải quyết.

Do đó, Hiệp hội đề nghị Bộ trưởng và Thứ trưởng quan tâm xem xét và chỉ đạo tiếp tục cấp giấy phép lưu hành xe vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng và tổ hợp xe quá khổ chở ô tô, ***không tăng thủ tục hành chính***, thực hiện theo Thông tư 46/2015 của Bộ GTVT và Công văn số 8146 của Tổng cục Đường bộ Việt Nam.

Trường hợp thay đổi ảnh hưởng đến phạm vi rộng phải có sơ kết đánh giá và đưa ra lộ trình để giúp các doanh nghiệp vận tải hoạt động ổn định và góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế đất nước, thúc đẩy tiến độ xây dựng các công trình, thu hút vốn đầu tư nước ngoài.

Thu Châu -

Nguồn: <https://banduong.vn/lo-ngai-he-luy-khi-dung-cap-phep-luu-hanh-xe-sieu-truong--sieu-trong-d6168.html>