

V/v: Trả lời các kiến nghị của cộng đồng doanh nghiệp tại Công văn số 877/PTM-VP ngày 23/4/2014 của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam.

*Hà Nội, ngày 09 tháng 5 năm 2014*

Kính gửi: Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam

Ngày 25/4/2014, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải nhận được Công văn số 877/PTM-VP ngày 23/4/2014 của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam về việc báo cáo tình hình và kiến nghị của doanh nghiệp, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời các kiến nghị của doanh nghiệp cụ thể như sau:

**1. Các kiến nghị và đề xuất về lập trạm cân kiểm tra tải trọng xe**

*1.1. “Đề nghị nhà nước cần hoàn thiện hệ thống hóa văn bản quy phạm pháp luật quy định tải trọng phương tiện, cầu đường và xử lý”*

- Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành 03 Quyết định phê duyệt Đề án, kế hoạch và các quy định liên quan đến vận hành hệ thống kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ<sup>1</sup> làm cơ sở để triển khai đầu tư trang thiết bị, cấp phát và tập huấn cho lực lượng chức năng các địa phương; ban hành 03 Thông tư về tổ chức, quản lý, quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; trình Chính phủ ban hành Nghị định 171/2013/NĐ-CP về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt. Ngoài ra, Bộ đã có 05 văn bản đề nghị Bộ Công an, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tăng cường chỉ đạo quyết liệt các cơ quan chức năng của địa phương trong việc thực hiện đồng bộ các giải pháp kiểm soát tải trọng xe cơ giới đường bộ; có văn bản gửi các cảng biển, cảng thủy nội địa, các ga đường sắt, các Ban quản lý dự án, các Tổng công ty vận tải trực thuộc Bộ và một số doanh nghiệp vận tải lớn ngoài ngành để tuyên truyền và yêu cầu chấp hành nghiêm quy định của pháp luật về xếp hàng hóa trên xe ô tô và chở hàng đúng trọng tải quy định. Thanh tra Bộ có các văn bản chỉ đạo và hướng dẫn nghiệp vụ cho lực lượng Thanh tra ngành GTVT trong đó chú trọng tập huấn về quy trình khai thác, sử dụng trạm cân lưu động.

- Bộ trưởng Bộ Công an đã có Chỉ thị và Công điện chỉ đạo các đơn vị trực thuộc của Bộ, Công an các tỉnh, thành phố về việc chỉ đạo không can thiệp trong xử lý các trường hợp thân nhân, bạn bè vi phạm hành chính dưới mọi hình thức. Yêu cầu Cảnh sát giao thông tăng cường tuần lưu, không lập chốt cố định, đồng thời triển khai nhiều Đoàn công tác kiểm tra, đồn đốc thực hiện bảo đảm trật tự an toàn xã hội và việc chấp hành điều lệnh trong cán bộ, chiến sỹ Cảnh sát giao thông.

- Ủy ban nhân dân, Ban an toàn giao thông các tỉnh, thành phố trực thuộc

<sup>1</sup> Quyết định số 1526/QĐ-BGTVT ngày 05/6/2013 về việc phê duyệt Đề án tổng thể kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ, Quyết định số 2919/QĐ-BGTVT ngày 24/9/2013 về việc Quy định về quản lý hoạt động của Trạm KTTX lưu động; Quyết định số 968/QĐ-BGTVT ngày 31/3/2014 ban hành Kế hoạch hành động tăng cường siết chặt kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện.

Trung ương đã có văn bản chỉ đạo triển khai kế hoạch 500/KH-UBATGTQG thực hiện chủ đề năm ATGT 2014 “Siết chặt kinh doanh vận tải và Kiểm soát tải trọng phương tiện”; ban hành kế hoạch KSTT xe, thành lập Trạm KTTT xe, quyết định điều động lực lượng thực hiện nhiệm vụ tại Trạm KTTT xe ..., 54 địa phương đã ký Quy chế phối hợp KTTT xe tại Trạm KTTT xe lưu động với Bộ GTVT.

Hiện tại, Bộ Giao thông vận tải đang tiếp tục rà soát hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô, hoạt động kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhằm ngăn chặn có hiệu quả tình trạng xe chở hàng vượt quá tải trọng cho phép; đồng thời chủ trì phối hợp với Bộ Công an ban hành Thông tư liên tịch Quy định việc phối hợp thực hiện các biện pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

*1.2. “Do đặc thù hàng hóa xuất nhập khẩu từ nước ngoài về đóng trong công-ten-nơ nhất là thiết bị máy móc nên tải trọng phân bố không đều, hơn nữa, hệ thống cầu đường bộ Việt Nam hiện nay chưa được đồng bộ dẫn đến trong quá trình vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và đường bộ nhất là hàng rời, hàng bao trong các công-ten-nơ có thể bị xô lệch nên trọng tải phân bố trên các trục không đều. Đề nghị không cân đầu trục mà chỉ xử lý quá tải trọng toàn bộ xe”*

Ngày 29/4/2014, Bộ Giao thông vận tải đã có Công văn số 4875/BGTVT-VT báo cáo tình hình triển khai kiểm soát tải trọng phương tiện trên đường bộ theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và 24 ngày triển khai kiểm soát tải trọng phương tiện trên toàn quốc (từ ngày 01/4/2014 đến ngày 24/4/2014) trong đó kiến nghị Chính phủ cho phép tạm thời chưa xử phạt vi phạm hành chính theo quy định tại Nghị định số 171/2013/NĐ-CP trong thời gian đến 31/12/2014 đối với hai trường hợp sau:

*Thứ nhất:* Xe ô tô vi phạm tải trọng trục mà không vi phạm tổng trọng lượng được phép tham gia giao thông của xe. Những xe vi phạm trường hợp này, các lực lượng chức năng yêu cầu xếp lại hàng hoá đảm bảo phân bố tải trọng hợp lý theo các trục, sau đó cho xe tiếp tục lưu hành, không xử phạt vi phạm hành chính.

*Thứ hai:* Tổng trọng lượng của xe ô tô hoặc đoàn xe ô tô (bao gồm đầu kéo kéo theo sơ mi rơ móóc) cân được mà vượt quá dưới 10% tổng trọng lượng cho phép tham gia giao thông của xe ô tô hoặc đoàn xe ô tô theo quy định.

Nếu được Chính phủ chấp thuận Bộ Giao thông vận tải sẽ khẩn trương ra văn bản hướng dẫn để tháo gỡ khó khăn cho các đơn vị kinh doanh vận tải.

*1.3. “Đối với hàng tạm nhập tái xuất chỉ mượn đường Việt Nam để xuất sang nước thứ 3 đề nghị không hạ tải”*

*“Đối với hàng tạm nhập tái xuất chỉ mượn đường Việt Nam để xuất sang nước thứ 3 đề nghị không hạ tải”*, việc quy định về thủ tục thuộc thẩm quyền của Bộ Tài chính. Tuy nhiên, việc sử dụng phương tiện tham gia giao thông nếu chở quá tải thì vẫn bị xử lý theo quy định của pháp luật hiện hành.

*1.4. “Đề nghị Bộ Giao thông vận tải công bố tải trọng hàng hóa đóng trong công-ten-nơ được phép lưu hành trên lãnh thổ Việt Nam và chỉ đạo các đơn vị cảng biển, các công ty xuất nhập khẩu, các đơn vị bốc xếp, các cụm công nghiệp, các kho hàng, chủ hàng không nhập, xuất các công-ten-nơ có trọng tải quá quy định”*

Việc quy định tải trọng hàng hóa đóng trong công-ten-nơ được phép lưu hành



trên lãnh thổ Việt Nam đã được quy định tại Điều 8 Thông tư số 35/2013/TT-BGTVT ngày 21/10/2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc thực hiện xếp hàng hóa trên xe ô tô khi tham gia giao thông trên đường bộ. Cụ thể:

+ Xếp hàng vào công-ten-nơ: Phải lựa chọn công-ten-nơ phù hợp với loại hàng hóa và đặc tính của hàng hóa để xếp hàng; phải chèn, lót để hàng hóa trong công-ten-nơ không bị xô dịch trong quá trình vận chuyển; khối lượng sử dụng lớn nhất của công-ten-nơ và hàng hóa trong đó thực hiện theo quy định tại tiêu chuẩn ISO 668 về phân loại, kích thước và khối lượng danh định.

+ Khi vận chuyển công-ten-nơ phải sử dụng tổ hợp xe đầu kéo với sơ mi rơ moóc hoặc xe ô tô tải vận chuyển công-ten-nơ phù hợp với loại công-ten-nơ.

+ Sử dụng các thiết bị để định vị công-ten-nơ với xe, đảm bảo công-ten-nơ không bị xô dịch trong quá trình vận chuyển.

1.5. *"Đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét điều chỉnh tải trọng cho phép tham gia giao thông của các sơ mi rơ moóc sao cho phù hợp để đảm bảo vận chuyển được hàng hóa đóng trong công-ten-nơ theo tiêu chuẩn quốc tế. Trước mắt để tránh hàng loạt các xe không hoạt động được dẫn đến hàng hóa ứ đọng đề nghị Bộ Giao thông vận tải có thể tạm thời quy định tải trọng cho phép tham gia giao thông của sơ mi rơ moóc bằng tải trọng thiết kế nhưng tổng trọng tải xe được phép tham gia giao thông không vượt 10% tải trọng giới hạn cầu đường cho phép và cho phép các sơ mi rơ moóc có niên hạn sử dụng trên 20 năm được cải tạo nâng cấp để được kiểm định 6 tháng 1 lần"*

- Đối với nội dung: *"tạm thời quy định tải trọng cho phép tham gia giao thông của sơ mi rơ moóc bằng tải trọng thiết kế nhưng tổng trọng tải xe được phép tham gia giao thông không vượt 10% tải trọng giới hạn cầu đường cho phép"*

Bộ Giao thông vận tải đang yêu cầu Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện rà soát lại toàn bộ hồ sơ đăng kiểm của các đầu kéo và sơ mi rơ moóc, xác định và thống kê toàn bộ các trường hợp cùng một loại phương tiện (đầu kéo hoặc sơ mi rơ moóc) nhưng cơ quan đăng kiểm lại xác nhận giá trị *Trọng lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông* khác nhau trong Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; thẩm tra, thống nhất giá trị trọng lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông theo quy định tại Thông tư số 06/VBHN-BGTVT ngày 07/2/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; cấp lại Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho những phương tiện có giá trị *Trọng lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông* ghi trong Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường chưa phù hợp và thống nhất về *Trọng lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông* theo quy định tại Thông tư số 06/VBHN-BGTVT; thực hiện xong trước ngày 20/05/2014, thông báo công khai hướng dẫn này trên trang thông tin điện tử của Bộ Giao thông vận tải, Cục Đăng kiểm Việt Nam và Báo Giao thông.

- Đối với nội dung: *"cho phép các sơ mi rơ moóc có niên hạn sử dụng trên 20 năm được cải tạo nâng cấp để được kiểm định 6 tháng 1 lần"*

Nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Vụ Khoa học công nghệ thuộc Bộ rà soát và Bộ sẽ báo cáo Chính phủ về việc chấm dứt việc cho phép hoán cải phương tiện và đề xuất lộ trình, giải pháp để sớm chấm dứt triệt để các phương tiện đã hoán cải.

1.6. “Đề nghị lãnh đạo các bộ, ngành chỉ đạo các đoàn kiểm tra liên ngành tiến hành việc kiểm soát tải trọng xe và xử lý xe quá tải cần làm thường xuyên, liên tục, kiên quyết, để hạn chế đi tới chấm dứt tình trạng việc chở quá tải đối với tất cả các phương tiện vận tải đường bộ xếp hàng từ các kho hàng trong khu công nghiệp, các cảng biển nhằm: một là hạn chế sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các đơn vị vận tải đường bộ, nếu không sẽ xảy ra hiện tượng có đơn vị thực hiện nghiêm túc thì mất khách hàng, còn đơn vị thực hiện không đúng quy định lại chiếm được khách hàng mặc dù phương tiện vận tải của họ vẫn chở quá tải theo quy định; hai là chấm dứt tình trạng cảng xếp hàng lên phương tiện vận tải theo quy định thì tàu biển không cập cảng xếp dỡ mà lại di chuyển tới cảng xếp dỡ hàng lên phương tiện vận tải đường bộ vượt quá các quy định về việc xếp hàng quá tải trọng cho phép”

- Từ ngày 01/4/2014, các cơ quan chức năng của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trên toàn quốc đã đồng loạt triển khai kiểm soát tải trọng xe ô tô. Sau 15 ngày ra quân đồng loạt kiểm soát tải trọng xe, ngày 17/4/2014, Bộ Giao thông vận tải cùng Bộ Công an và Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia tổ chức họp với đại diện một số Bộ ngành, Công an và Sở Giao thông vận tải 17 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đánh giá sơ bộ những kết quả ban đầu trong công tác kiểm soát tải trọng xe, kết quả cho thấy:

- Đã có 52/63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (82,5%) thực hiện kiểm tra tải trọng xe theo kế hoạch liên ngành số 12593/KHLN-BGTVT-BCA. Lãnh đạo một số địa phương đã quan tâm, quyết liệt chỉ đạo; hai ngành Giao thông vận tải và Công an một số địa phương đã khắc phục khó khăn, phối hợp chặt chẽ trong việc chuẩn bị như hoàn thiện các thủ tục pháp lý, bố trí kinh phí, cơ sở vật chất, lực lượng phối hợp... để thực hiện có hiệu quả công tác kiểm soát tải trọng xe.

- Đã kiểm tra trên hệ thống trạm kiểm soát tải trọng xe lưu động là 10.979 xe, trong đó có 2.132 xe (bằng 19,4%) vi phạm, cho thấy trên 80% số xe chở hàng không vượt quá tải, đây là kết quả tích cực, đáng khích lệ đối với những địa phương thực hiện tốt công tác kiểm soát tải trọng xe.

- Công tác tuyên truyền, vận động thực hiện có hiệu quả, tạo dư luận xã hội, đa số nhân dân đồng tình, ủng hộ chủ trương và những nhiệm vụ trong Kế hoạch liên ngành.

- Hầu hết các đơn vị kinh doanh vận tải đồng thuận và cam kết thực hiện song cũng đề nghị phải làm thường xuyên liên tục và đảm bảo sự công bằng, giữ được môi trường kinh doanh cạnh tranh lành mạnh.

- Hội nghị cũng thống nhất tiếp tục tăng cường thực hiện nghiêm túc, quyết liệt các chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và Kế hoạch liên ngành giữa Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải, bảo đảm duy trì hoạt động của các Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động liên tục 24h trong ngày và 7 ngày trong tuần.

- Đối với những tỉnh còn lại (11/63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương) chưa thực hiện kiểm tra tải trọng xe theo kế hoạch liên ngành số 12593/KHLN-BGTVT-BCA do một số lý do khác nhau Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 3703/BGTVT-VT ngày 04/4/2014 đề nghị các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ đạo các cơ quan chức năng triển khai thực hiện công tác kiểm soát tải trọng



xe theo kế hoạch liên ngành số 12593/KHLN-BGTVT-BCA.

- Ngày 16/4/2014, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 478/TTg-KTN về việc tăng cường thực hiện các giải pháp siết chặt kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải đường bộ trong đó chỉ đạo Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tăng cường chỉ đạo Công an tỉnh và Sở Giao thông vận tải tiếp tục phối hợp, đồng thời xác định công tác kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải đường bộ là nhiệm vụ thường xuyên, liên tục; duy trì hoạt động của trạm kiểm soát tải trọng xe 24h trong ngày và 7 ngày trong tuần; ưu tiên sử dụng kinh phí từ Quỹ bảo trì đường bộ địa phương và kinh phí từ xử phạt vi phạm hành chính trong giao thông đường bộ để bảo đảm cho hoạt động thường xuyên của trạm kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải đường bộ; tổ chức đảm bảo an ninh trật tự tại khu vực kiểm tra trọng tải xe; yêu cầu các đơn vị khai thác khoáng sản, kinh doanh kho, bãi, cảng, sản xuất công nghiệp, nông nghiệp... trên địa bàn thực hiện xếp hàng hóa lên xe ô tô đúng quy định về tải trọng; phải có biện pháp để kiên quyết chấm dứt tình trạng bao che, dung túng cho các hành vi vi phạm chở hàng quá tải, thách thức dư luận xã hội; xác định rõ trách nhiệm của tổ chức, cá nhân nếu để xảy ra tình trạng phương tiện vi phạm chở hàng quá trọng tải lưu thông trên đường bộ thuộc địa bàn.

## **2. Những vấn đề nổi cộm hiện nay sau khi tiến hành kiểm soát tải trọng phương tiện đồng loạt trên toàn quốc**

*2.1. "Phần lớn các xe tải đều có tải trọng quá tải so với đăng kiểm vì thực tế mức tải trọng cho phép hiện nay thấp so với tình hình tải trọng thực tế xe tải có thể chở được, như có xe tải đăng kiểm chỉ cho phép chở được 7 tấn nhưng thực tế có thể chở được tới 20 tấn"*

Việc thực hiện quy định và cấp trọng lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông, trọng tải cho phép tham gia giao thông của xe cơ giới được lập trong các thời kỳ khác nhau như sau: từ trước 1995 căn cứ theo cơ quan Cảnh sát giao thông; đến ngày 01/1/2002 được cấp theo Quyết định 4597/2001/QĐ-BGTVT ngày 28/12/2001 của Bộ Giao thông vận tải; hiện nay căn cứ theo quy định tại Thông tư số 06/VBHN-BGTVT ngày 07/2/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Do vậy, có thể nói đây là nguyên nhân xảy ra tình trạng một xe cùng nhãn hiệu, số loại nhưng có trọng tải khác nhau. Ngoài ra đối với xe nhập khẩu có cùng số loại, nhãn hiệu nhưng lại có thông số kỹ thuật khác nhau về trọng lượng bản thân, kết cấu cũng là nguyên nhân dẫn đến trọng tải do nhà sản xuất phải quy định khác nhau.

Một số trường hợp xe cơ giới có trọng lượng toàn bộ thiết kế, trọng tải thiết kế của xe thấp hơn mức quy định tại Thông tư số 06/VBHN-BGTVT nhưng chủ xe, lái xe không hiểu rõ nên đã gửi văn bản về Cục Đăng kiểm Việt Nam đề nghị nâng trọng lượng toàn bộ thiết kế, trọng tải thiết kế của xe cơ giới lên bằng mức giới hạn quy định tại Thông tư số 06/VBHN-BGTVT.

Bộ Giao thông vận tải xin được làm rõ hơn vấn đề nêu trên như sau:

- Trong thời gian vừa qua các Trung tâm đăng kiểm đã từ chối kiểm định đối với xe tải do tự ý coi nói thùng chở hàng là 1.445 xe; số lượng xe tải đã sửa chữa phục hồi nguyên trạng thùng chở hàng vào kiểm định lại là 3.293 xe.

- Cục Đăng kiểm Việt Nam đã tiến hành kiểm tra và cấp Thông báo không đạt

chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu đối với 21 xe của 06 doanh nghiệp nhập khẩu do không thỏa mãn quy định của Thông tư số 32/2012/TT-BGTVT; từ chối kiểm tra và yêu cầu 02 doanh nghiệp nhập khẩu, tái xuất 02 lô hàng là ô tô tải tự đổ, chưa qua sử dụng được nhập khẩu từ Trung Quốc vì có dấu hiệu vi phạm quy định của Thông tư số 32/2012/TT-BGTVT về thể tích thùng chở hàng; phát hiện và chấn chỉnh 16 doanh nghiệp nhập khẩu các xe có cơ cấu chờ để lắp phần coi nói thùng hàng khi đưa ra sử dụng.

Có thể đánh giá, qua kiểm tra thực tế còn nhiều đơn vị sản xuất lắp ráp trong nước và nhập khẩu ô tô cũng như rất nhiều chủ phương tiện tự ý hoán cải, cải tạo phương tiện như: táp sát xi, coi nói thùng hàng, độn thêm nhíp...nhằm mục đích có thể chở được nhiều hàng hơn, điều đó dẫn đến tình trạng nhiều xe có thể chở được trọng tải cao hơn nhiều lần so với trọng tải cho phép tham gia giao thông ghi trong Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

Vấn đề này, Bộ Giao thông vận tải đề nghị Hiệp hội và các đơn vị sản xuất lắp ráp trong nước, các đơn vị nhập khẩu, các chủ phương tiện nghiêm túc chấp hành theo đúng quy định. Đồng thời, trong tháng 5/2014, Bộ Giao thông vận tải cũng sẽ chính thức báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc chấm dứt việc cho phép hoán cải phương tiện và đề xuất lộ trình, giải pháp để sớm chấm dứt triệt để các phương tiện đã hoán cải.

*2.2. “Vi mức hạn đăng kiểm thấp nên phần lớn xe tải hiện nay đều chở hàng quá tải trọng đăng kiểm cho phép nên đã phát sinh ra vấn đề tiêu cực trong xử lý vi phạm: nếu có quan hệ tốt với bộ phận kiểm tra thì xe được đi qua, nếu không thì ngược lại”*

Bộ Giao thông vận tải đang chỉ đạo triển khai để nâng cao chất lượng và chống tiêu cực trong kiểm soát tải trọng phương tiện. Cụ thể: Bộ Giao thông vận tải đã có các công văn: số 4746/BGTVT-VT ngày 26/4/2014 gửi các bộ, ngành, địa phương để tiếp tục triển khai quyết liệt và hiệu quả công tác kiểm soát tải trọng phương tiện cũng như công tác phối hợp trong tuần tra, kiểm soát xử lý vi phạm và thực hiện các nhiệm vụ bảo đảm trật tự an toàn giao thông giữa các Bộ, ngành, địa phương trong thời gian tới; số 4470/BGTVT-VT ngày 28/4/2014 gửi các cơ quan liên quan thuộc Bộ để tiếp tục triển khai quyết liệt và hiệu quả công tác kiểm soát tải trọng phương tiện; đồng thời Bộ Giao thông vận tải đã thành lập Đoàn kiểm tra liên ngành gồm đại diện: Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Ủy ban An toàn giao thông quốc gia tiến hành kiểm tra việc triển khai thực hiện nhiệm vụ trong kiểm soát tải trọng phương tiện (thực hiện từ 07/5/2014 đến hết năm 2014).

*2.3. “Vi đăng kiểm cho phép hạn mức tải trọng thấp so với thực tế xe có thể chở được. Nếu làm đúng quy định, sẽ gây ra những vấn đề: xe phải chở hàng nhiều lần gây ra lưu lượng giao thông tăng, dẫn đến ách tắc giao thông, ô nhiễm môi trường và giá thành vận chuyển tăng nên kéo theo giá thành sản phẩm đến người tiêu dùng tăng...”*

*- Thứ nhất việc: “đăng kiểm cho phép hạn mức tải trọng thấp so với thực tế xe có thể chở được”*

Cơ quan đăng kiểm căn cứ trên các quy định pháp lý để quy định tổng tải trọng của phương tiện được phép tham gia giao thông (*Trọng lượng toàn bộ cho*



*phép tham gia giao thông theo quy định tại Thông tư số 06/VBHN-BGTVT ngày 07/2/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; công bố tải trọng, khổ giới hạn của quốc lộ).*

Dự kiến trong tháng 5 và tháng 6 năm 2014, Bộ Giao thông vận tải sẽ thực hiện rà soát, đánh giá lại tình hình kết cấu hạ tầng đường bộ trong cả nước để có căn cứ nâng cao trọng lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông của phương tiện cơ giới đường bộ.

*- Thứ hai "Nếu làm đúng quy định, sẽ gây ra những vấn đề: xe phải chờ hàng nhiều lần gây ra lưu lượng giao thông tăng, dẫn đến ách tắc giao thông, ô nhiễm môi trường và giá thành vận chuyển tăng nên kéo theo giá thành sản phẩm đến người tiêu dùng tăng..."*

Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Cục: Đường thủy nội địa Việt Nam, Đường sắt Việt Nam, Hàng hải Việt Nam, Hàng không Việt Nam và các đơn vị kinh doanh vận tải khối lượng lớn tăng cường thực hiện các giải pháp đồng bộ, kịp thời để tăng cường kết nối, nâng cao năng lực và hiệu quả của các phương thức vận tải để giảm áp lực cho vận tải đường bộ và tăng cường năng lực vận tải cho đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, thiết lập lại thị trường vận tải bình đẳng và có cơ cấu thị phần hợp lý giữa các phương thức.

Qua báo cáo của các địa phương gửi về Bộ Giao thông vận tải thì có hiện tượng các xe đỗ hàng dài để tránh trạm kiểm tra, chờ giờ đi nên gây cản trở giao thông hoặc gây ùn tắc giao thông. Tại Công văn số 478/TTg-KTN ngày 16/4/2014, Thủ tướng Chính phủ cũng đã chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương, các tổ chức xã hội cùng vào cuộc quyết liệt duy trì thực hiện thường xuyên liên tục trên địa bàn cả nước để đưa hoạt động vận tải hàng hoá dần đi vào nề nếp. Bộ cũng đã thường xuyên phối hợp các hiệp hội ngành nghề để tập trung tháo gỡ ngay một số khó khăn cho doanh nghiệp vận tải và chủ phương tiện khi triển khai kiểm soát tải trọng phương tiện; đồng thời Bộ cũng đã có văn bản đề nghị các địa phương vào cuộc và chỉ đạo quyết liệt để việc kiểm soát tải trọng phương tiện đạt kết quả cao.

3. Trong việc áp dụng Thông tư 03/2011/TT-BGTVT, đề nghị xem xét đến các tác động đối với ngành thủy sản, xuất nhập khẩu, qua đó: có biện pháp đặc thù để không đưa hàng xuất, nhập khẩu bằng công-ten-nơ vào kiểm soát tải trọng phương tiện nhằm đảm bảo lưu thông bình thường cho hàng hóa xuất, nhập khẩu, nhất là hàng thủy sản đông lạnh và đóng hộp

Bộ Giao thông vận tải đã tiếp và làm việc với đại diện Hiệp hội chế biến và xuất khẩu thủy sản Việt Nam để giải quyết các khó khăn và tháo gỡ cho doanh nghiệp. Hiện tại, các doanh nghiệp vận chuyển hàng thủy sản đã ký hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng công-ten-nơ với một số đối tác nước ngoài và giá trị hợp đồng hết năm 2014, trong đó có nội dung đóng hàng cho một công-ten-nơ 40fit là 27 đến 28 tấn hàng (cả vỏ công-ten-nơ và hàng là 32,48 tấn) nếu so với quy định tại Thông tư số 35/2013/TT-BGTVT thì bị vượt 2 tấn; đồng thời các mặt hàng thủy sản phải giữ đông ở nhiệt độ thấp nên không thể tháo dỡ tùy tiện vì khi tháo dỡ bị chênh lệch nhiệt độ sẽ làm hàng bị chảy nước ảnh hưởng chất lượng không xuất khẩu được.

Do vậy, Hiệp hội đề nghị tạo điều kiện và xin đặc thù riêng đối với loại hàng

hóa này được chở vượt tải 10% so với quy định hiện tại.

*(vấn đề này đã trả lời cụ thể tại mục 1.2)*

**4. Tăng lệ phí xe:** Chính phủ nên đưa ra các giải pháp bền vững hơn như sự phát triển của các phương tiện giao thông công cộng, cơ sở hạ tầng đường bộ tại các thành phố lớn cũng như nâng cao nhận thức và tuân thủ giao thông của người tham gia giao thông sẽ giải quyết tích cực và hiệu quả nạn ùn tắc giao thông thay vì tăng lệ phí xe

Có nhiều giải pháp bao gồm cả trước mắt và lâu dài để giải quyết tích cực và hiệu quả nạn ùn tắc giao thông, trong đó lệ phí xe là một giải pháp trước mắt. Định hướng chính là không ngăn cản quyền sở hữu ô tô của người dân bằng phí sử dụng phương tiện cá nhân hay bất cứ loại phí áp dụng cho đa số. Giải pháp kiểm soát luồng lưu thông của phương tiện qua việc thu phí hoạt động, tiền trông giữ xe từng khu vực, thời điểm trong nội đô.

Chính phủ đã báo cáo Quốc hội tại Kỳ họp thứ 2 Quốc hội khóa XIII về các giải pháp nhằm khắc phục ùn tắc giao thông và đã được Quốc hội có Nghị quyết thông qua. Hiện nay, Bộ GTVT và các Bộ, ngành, địa phương đang khẩn trương, quyết liệt thực hiện đồng bộ nhiều giải pháp để hạn chế ùn tắc giao thông. Kết quả bước đầu đã cho thấy những chuyển biến tích cực đối với giao thông tại các đô thị.

Nhằm bảo đảm sự ổn định, lâu dài và xây dựng giao thông đô thị bền vững, vừa qua Chính phủ đã phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 4/3/2014); chỉ đạo UBND các thành phố lớn, các Bộ, ngành thực hiện các giải pháp phát triển hợp lý các phương thức vận tải tại các thành phố lớn (Văn bản số 148/TTg-KTN ngày 27/01/2014), phê duyệt Đề án phát triển VTHKCC bằng xe buýt giai đoạn từ năm 2012 đến năm 2020 (Quyết định số 280/QĐ-TTg ngày 8/3/2012). Trong đó, tập trung thực hiện các giải pháp mang tính bền vững:

- Phát triển hợp lý vận tải hành khách công cộng tại các đô thị lớn, nhanh chóng hoàn thiện mạng lưới vận tải HKCC bằng xe buýt và xe buýt nhanh (BRT) tại các đô thị từ loại II trở lên;

- Đẩy nhanh tiến độ đầu tư cung ứng dịch vụ vận tải hành khách khối lượng lớn như đường sắt đô thị, xe buýt nhanh trên các trục giao thông chính và vành đai giao thông trung tâm của các đô thị đặc biệt;

- Phát triển hợp lý dịch vụ gom khách tại các khu vực xe buýt không thể tiếp cận đồng thời nâng cao chất lượng và an toàn giao thông của dịch vụ taxi nhằm mở rộng tối đa vùng và đối tượng phục vụ của hành khách công cộng;

- Quy hoạch và xây dựng mạng lưới các cơ sở hậu cần phục vụ vận tải hàng hóa nhằm nâng cao hiệu quả quản lý vận tải hàng hóa trong đô thị;

- Triển khai Đề án hoàn thiện mô hình tổ chức quản lý vận tải công cộng địa phương để thống nhất điều tiết giữa các phương thức vận tải, xây dựng các Trung tâm quản lý và điều hành giao thông đô thị theo hướng đồng bộ, hiện đại.

- UBND các tỉnh, thành phố xây dựng, phê duyệt và triển khai đề án tăng cường vận tải công cộng kết hợp với kiểm soát phương tiện cơ giới cá nhân tham gia giao thông trên địa bàn.



## 5. Xe ô tô chở khách và xe thương mại

*Sự phát triển của ngành công nghiệp ô tô Việt Nam bị ảnh hưởng bởi: Sự thay đổi liên tục về mặt cơ chế chính sách trong các năm gần đây; Sự thiếu chất quán và không minh bạch của các chính sách phục vụ cho sự phát triển tổng thể ngành. Ảnh hưởng của Hiệp định tự do ASEAN có hiệu lực hoàn toàn vào năm 2018 đến các doanh nghiệp CKD (sản xuất lắp ráp ô tô)/CBU (nhập khẩu nguyên chiếc; Sự chậm trễ của quy hoạch tổng thể phát triển ngành công nghiệp ô tô – tầm nhìn 2030*

*Khuyến nghị:*

*5.1 Một trong những yếu tố quan trọng để thúc đẩy tăng trưởng là ổn định. Vì vậy, chúng tôi khuyến nghị Quy hoạch tổng thể nên xem xét việc tuân thủ các quy định hiện tại và tương lai (các hiệp định đa phương/khu vực/ song phương như WTO, Hiệp định thương mại tự do, Hiệp định thương mại tự do song phương Hoa Kỳ - Việt Nam, TPP...). Việc tuân thủ các hiệp định này sẽ giúp ổn định chính sách và thúc đẩy phát triển của ngành.*

Bộ GTVT đề nghị Chính phủ chỉ đạo xem xét việc tuân thủ các quy định hiện tại và tương lai (các hiệp định đa phương/khu vực/ song phương như WTO, Hiệp định thương mại tự do, Hiệp định thương mại tự do song phương Hoa Kỳ - Việt Nam, TPP...) trong Dự thảo "Quy hoạch phát triển công nghiệp ô tô ở Việt Nam định hướng đến năm 2020 - tầm nhìn 2030".

*5.2. Sự hiện diện của rất nhiều công ty quốc tế và địa phương trong ngành thể hiện sự thành công của Chính phủ trong việc tạo ra một môi trường cạnh tranh bình đẳng trong lĩnh vực công nghiệp ô tô. Để có một sân chơi bình đẳng cho tất cả các doanh nghiệp và hỗ trợ nguyên tắc bình đẳng thương mại cho mọi nhà sản xuất thiết bị gốc (OEMs) tại Việt Nam, kính đề nghị quy định mọi chính sách, quy chế mới chỉ được coi là đủ điều kiện áp dụng sau khi đã giành ra một khoảng thời gian đủ để doanh nghiệp điều chỉnh hoạt động theo quy định, chính sách mới. Đây cũng là phương châm "công bằng trong thực hiện chính sách"*

Thời gian qua, đồng bộ với việc thực hiện cải cách thủ tục hành chính, Chính phủ đã chỉ đạo sát sao về tính phù hợp, khả thi khi thực hiện các cơ chế, chính sách.

Vấn đề lộ trình thực hiện các chính sách, quy chế mới sẽ được Chính phủ chỉ đạo trong quá trình ban hành cơ chế, chính sách để bảo đảm phù hợp nhất khi triển khai áp dụng thực hiện.

*5.3. Việt Nam là một thành viên khối ASEAN; vì vậy, cần thiết phải có một kế hoạch để tăng tốc và thúc đẩy hội nhập của Việt Nam có thể đóng một vai trò lớn hơn trong sự phát triển của công nghiệp ô tô của vùng. Không nên nhìn nhận việc hội nhập vào năm 2018 đối với xe ô tô chở khách là một mối đe dọa cho ngành. Thay vào đó, các chương trình hành động cụ thể nên được đưa ra để phát triển tổng thể ngành và nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam trên mọi khía cạnh trong ASEAN - Ví dụ như đưa ra các ưu đãi cho nhà sản xuất.*

Dự thảo "Quy hoạch phát triển công nghiệp ô-tô ở Việt Nam - Định hướng đến năm 2020 - tầm nhìn 2030" có xác định bên cạnh việc tiếp tục có những ưu đãi cho các nhà sản xuất thì còn tập trung vào các chính sách nhằm kích cầu thị trường, từ đó giúp nhà sản xuất có điều kiện để phát triển công nghiệp hỗ trợ, xác định rõ đối tác chiến lược trong việc phát triển công nghiệp ô-tô và công nghiệp hỗ trợ nhằm



phục vụ nhu cầu trong nước và xuất khẩu, tham gia vào chuỗi giá trị.

5.4. *Phát triển trung tâm cung ứng nội địa là đòi hỏi quan trọng nhất đối với sự tăng trưởng, năng lực cạnh tranh chung của ngành ô tô. Do quy mô chung của ngành (~ 100.000 đơn vị) và năng lực cung ứng nội địa hạn chế hiện nay, kính đề nghị Chính phủ xác định mốc thời gian hợp lý thực tế có tính đến : a) quy định về chất lượng và b) việc hội nhập ASEAN.*

Nội dung này đã được trả lời tại mục (5.1).

## 6. Công nghiệp xe máy

*Vấn đề nổi cộm hiện nay:*

*Quyết định 356/ (Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ) có đề cập đến việc hạn chế số lượng xe máy ở mức 36 triệu chiếc vào năm 2020. Do thiếu số liệu thống kê chính thức và minh bạch liên quan đến số lượng xe máy, giới hạn đề xuất đã đặt ra những khó khăn cho các doanh nghiệp hoạt động trong ngành công nghiệp xe máy và ảnh hưởng đến đầu tư kinh doanh hiện tại và các kế hoạch đầu tư trong tương lai.*

*Khuyến nghị:*

6.1. *Liên quan đến việc hạn chế số lượng xe máy: Kính đề nghị Chính phủ chia sẻ những dự định, kế hoạch cần thiết để thị trường chạm ngưỡng 36 triệu xe. Ngoài ra, Chính phủ cũng cần công bố số liệu ngành công nghiệp xe máy một cách minh bạch, kịp thời và thường xuyên (số lượng đăng ký, số lượng xe lưu hành trên các tỉnh và cơ sở phân loại các loại xe theo dung tích xi lanh, loại hình,...). Điều này sẽ giúp các doanh nghiệp trong ngành có thể đưa ra các kế hoạch và hoạt động kinh doanh phù hợp.*

Bộ Giao thông vận tải đề nghị Chính phủ chỉ đạo các Bộ: Công Thương, Công an phối hợp thực hiện việc công bố các số liệu như đề xuất.

6.2. *Tăng lệ phí xe: Chính phủ nên đưa ra các giải pháp bền vững hơn như sự phát triển của các phương tiện giao thông công cộng, cơ sở hạ tầng đường bộ tại các thành phố lớn cũng như nâng cao nhận thức và tuân thủ giao thông của người tham gia giao thông sẽ giải quyết tích cực và hiệu quả nạn ùn tắc giao thông thay vì tăng lệ phí xe*

Đã trả lời tại mục (4).

6.3. *Nhìn chung, các doanh nghiệp hoạt động trong ngành kiến nghị Chính phủ xem xét lại giới hạn hạn chế số lượng xe máy và việc tăng lệ phí do xe máy là phương tiện phục vụ đi lại cho hàng chục triệu người dân Việt Nam trong rất nhiều năm. Vì vậy, nhu cầu cần thiết là phải có một chiến lược dài hạn thống nhất để phát triển ngành công nghiệp xe máy của Việt Nam.*

Bộ GTVT hoàn toàn đồng tình cần phải có một chiến lược dài hạn thống nhất để phát triển ngành công nghiệp xe máy Việt Nam.

Vấn đề định hướng quy hoạch sẽ được Chính phủ chỉ đạo các Bộ, ngành rà soát để bảo đảm đáp ứng nhu cầu phát triển trong tương lai và phù hợp thực tế.

Quyết định điều chỉnh quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ xác định năm 2020 cả nước sẽ có khoảng 36 triệu xe máy. Thực tế con số này sẽ đạt trước thời điểm đó, có nhiều nguyên nhân dẫn đến điều này, như: mạng lưới giao



thông cộng cộng chưa đáp ứng nhu cầu đi lại của của người dân, chưa có hệ thống vận tải công cộng khối lượng lớn, việc kết nối các phương thức vận tải còn rất hạn chế, đặc biệt là tại các đô thị lớn.

Để bảo đảm xe máy sẽ sử dụng chủ yếu ở các khu vực nông thôn, nơi không có vận tải hành khách công cộng thì vấn đề mấu chốt Chính phủ đang chỉ đạo quyết liệt là nhanh chóng thực hiện các giải pháp phát triển VTHKCC, tăng cường trật tự hệ phố cho người đi bộ, hoàn thiện mạng lưới tuyến và có chính sách ưu đãi đối với dịch vụ VTHKCC.

## 7. Về thủy sản

7.1. Nhà nước mở các lớp học về luật giao thông đường biển nhằm nâng cao hiểu biết khi hoạt động trên biển. Nhà nước tổ chức cấp kinh phí mở các lớp học tại địa phương cho các xã viên có trình độ để có bằng cấp thuyền trưởng khi lái tàu ra biển đánh bắt cá. Ngư dân có trình độ văn hóa không cao, lại kém hiểu biết về cơ khí, máy thủy. Do đó, rất nguy hiểm khi trục trặc máy móc lúc trên biển. Vậy đề nghị Nhà nước cho học chuyên ngành để biết sửa chữa máy móc (máy thủy).

Về đào tạo, cấp bằng cho thuyền viên nghề cá thuộc phạm vi quản lý nhà nước về thủy sản của Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn.

7.2. Nhà nước quan tâm đến nơi neo đậu, bến bãi để có chỗ cập bờ cho các thuyền viên khi tránh bão và sinh hoạt mỗi khi về bến.

Liên quan đến các vùng neo đậu tránh bão cho tàu thuyền, ngày 01/02/2013, Bộ GTVT đã có Quyết định số 318/QĐ-BGTVT giao Cục HHVN rà soát, cập nhật hoàn chỉnh "Quy hoạch các khu neo đậu tàu trú bão trong hệ thống cảng biển Việt Nam" nhằm đáp ứng nhu cầu neo đậu trú bão cho đội tàu vận tải, dịch vụ hoạt động trên vùng biển Việt Nam. Hiện nay, Quy hoạch đã cơ bản hoàn thành và dự kiến Bộ GTVT phê duyệt trong tháng 7/2014 để làm cơ sở triển khai thực hiện.

## 8. Về hạ tầng cảng và vận tải biển

### 8.1. Phát triển Trung tâm trung chuyển quốc tế phía Nam Việt Nam

Việt Nam hiện có một cơ hội lớn để phát triển một trung tâm trung chuyển container quốc gia tại khu vực Cái Mép - Thị Vải. Chúng tôi đề nghị xây dựng một trung tâm trung chuyển quốc tế tại Cái Mép và gắn liền với nó là trung tâm trung chuyển các hàng hóa nội địa để tạo dựng một quy mô cần thiết cho việc trung chuyển quốc tế này. Một trung tâm trung chuyển quốc tế tầm cỡ khu vực tại phía Nam không chỉ hỗ trợ các nhà xuất nhập khẩu Bắc Nam trong việc giảm thời gian vận chuyển đến thị trường tiêu thụ, giảm mức lưu kho mà còn giúp giảm tổng chi phí vận chuyển. Điều này có ý nghĩa là chi phí trực tiếp cho xuất nhập khẩu sẽ được giảm nhẹ. Do đó, việc phát triển trung tâm trung chuyển quốc tế tại Việt Nam sẽ trực tiếp giúp giảm chi phí cho các ngành công nghiệp Việt Nam.

- Theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009 và Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển số 5 đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt tại Quyết định số 1745/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011 và theo nội dung rà soát, điều chỉnh các Quy hoạch Cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu có chức năng là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế kết hợp trung chuyển công-te-nơ quốc tế.



- Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang phối hợp với các Bộ ngành, địa phương nghiên cứu các cơ chế chính sách, các giải pháp tăng cường kết nối cảng biển và phát triển hạ tầng logistics sau cảng nhằm thúc đẩy phát triển cảng tại Bà Rịa - Vũng Tàu theo đúng định hướng quy hoạch được duyệt.

## 8.2. Về phí, lệ phí hàng hải tại cảng biển

Mức giảm 40% cho chi phí bảo đảm hàng hải, phí trọng tải và 50% cho phí hoa tiêu đã được áp dụng đối với tàu mẹ (>50,000 DWT) cập cảng trong khu vực Cái Mép - Thị Vải từ 1/1/2012 theo Thông tư 41 của Bộ Tài chính. Quyết định này được đón nhận nồng nhiệt bởi các công ty vận tải biển có tàu cập cảng Cái Mép - Thị Vải. Tuy nhiên, mức giảm lớn hơn nữa đối với phí bảo đảm hàng hải và phí trọng tải đối với tất cả các loại tàu cập tất cả các cảng tại Việt Nam nhằm khuyến khích các hãng tàu có nhiều tàu cập cảng hơn. Động thái này sẽ ngay lập tức tăng tính cạnh tranh của các cảng Việt Nam và vì vậy, sẽ thu hút nhiều doanh nghiệp và lượng hàng từ các trung tâm trung chuyển khác của Châu Á như Singapore và Hong Kong.

Bộ GTVT đang chỉ đạo Cục Hàng hải Việt Nam xây dựng Dự thảo Thông tư đề nghị Bộ Tài chính thay thế Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC hướng dẫn thu phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí, trong đó nghiên cứu hoàn thiện, cập nhật theo hướng "ưu đãi giảm phí trong thời gian khoảng 5 năm cho tất cả các tàu chuyên chở công-te-nơ cập cảng Cái Mép - Thị Vải không phân biệt dung tích, tải trọng; ưu đãi giảm phí cho các tàu mẹ chuyển tải - tàu feeder cập cảng Cái Mép - Thị Vải" để khuyến khích việc phát triển cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, ưu tiên thu hút tàu công-te-nơ cập các bến cảng có công năng là cảng bốc xếp công-te-nơ được nhà nước đầu tư tại khu vực này.

## 9. Về việc cấp phép vận tải nội địa

Thông báo gần đây cấp phép cho 4 tàu treo cờ nước ngoài có thể vận chuyển container rỗng và có hàng giữa các cảng Việt Nam với hiệu lực 6 tháng được chào đón nhiệt liệt và được coi là một sự phát triển theo đúng hướng. Tuy nhiên, để duy trì tính ổn định cho hành trình vận chuyển, các hãng tàu cần thời gian hiệu lực dài hơn 6 tháng. Thực tế Việt Nam sẽ tiếp tục đánh mất các cơ hội nếu như thời hạn hiệu lực này không được gia hạn. Hơn nữa, việc chỉ cấp phép tối đa 4 tàu nước ngoài trong khi mỗi tuyến vận chuyển cần ít nhất 3 tàu vận hành đồng thời đã làm giảm thiểu tác dụng đầy ý nghĩa của việc cấp phép nói trên. Tiểu nhóm hạ tầng cảng và vận tải biển tiếp tục đề nghị kéo dài hiệu lực của giấy phép vận tải nội địa đối với container có hàng và container rỗng với thời hạn tối thiểu 2 năm. Chúng tôi cũng đề nghị cấp phép cho hãng tàu thay vì cấp phép cho một số con tàu cụ thể. Nếu việc gia hạn thời hạn hiệu lực nói trên không được xem xét, việc phát triển cảng trung chuyển phía Nam sẽ chậm lại và thậm chí có thể đóng băng cả kế hoạch tổng thể này.

Quyền ưu tiên vận tải nội địa đối với hàng hoá, hành khách và hành lý đã quy định rõ cho tàu biển Việt Nam tại Điều 7 Bộ Luật hàng hải Việt Nam năm 2005. Mặt khác, căn cứ thỏa thuận cam kết của Việt Nam khi gia nhập Tổ chức thương mại Thế giới (WTO) (Khoản a, b Mục A Phần 11), cam kết về dịch vụ vận tải biển với các nước ASEAN và thỏa thuận trong các Hiệp định hàng hải giữa Việt Nam với các nước đều không cam kết vận tải nội địa. Vận tải nội địa là quyền lợi của mỗi quốc



gia và các quốc gia trên thế giới đều bảo hộ quyền vận tải nội địa để khuyến khích phát triển đội tàu biển trong nước.

Căn cứ theo Thông tư 04/2009/TT-BGTVT ngày 29/2/2009 quy định về thủ tục cấp phép cho tàu nước ngoài vận tải nội địa chỉ cấp phép cho các tàu trong một số các trường hợp cụ thể. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải chỉ cấp phép cho hai tàu feeder vận tải vỏ công-ten-nơ chính hãng Maersk và công-ten-nơ hàng xuất cho tàu mẹ cập cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải trong thời hạn 06 tháng nhằm khuyến khích các hãng tàu đưa tàu mẹ vào cập cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải (CM - TV) theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

Việc gia hạn đối với các tàu này vẫn được tiếp tục cho đến khi các doanh nghiệp cảng thuộc khu vực cảng biển Cái Mép - Thị Vải kinh doanh có hiệu quả. Ngoài ra, trong thời gian cấp phép vận tải nội địa, hãng tàu có thể chủ động đề xuất thay thế tàu và sẽ được xem xét giải quyết thuận lợi theo quy định, không ảnh hưởng đến việc kinh doanh khai thác của hãng tàu.

Về hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp cảng tại khu vực cảng biển Cái Mép-Thị Vải: Để khuyến khích nâng cao hiệu quả khai thác của các doanh nghiệp cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải, Bộ Giao thông vận tải đang phối hợp với UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và các cơ quan liên quan thực hiện động bộ các giải pháp, cơ chế, chính sách liên quan đến các giải pháp phí, giá dịch vụ; giải pháp về quản lý hoạt động khai thác; giải pháp về điều chỉnh cung cầu hàng hóa, bến cảng và phát triển cơ sở hạ tầng kết nối. Trong đó, một số giải pháp đã mang lại hiệu quả thiết thực, cụ thể, trong Quý I/2014 tiếp nhận 2.000 lượt tàu, tăng 114%; hàng hóa thông qua cảng đạt 14 triệu tấn, tăng 122,3 so với cùng kỳ năm 2013.

Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn quý Phòng và cộng đồng các doanh nghiệp. Trong thời gian tới rất mong nhận được sự quan tâm của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đối với ngành Giao thông vận tải./

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Các Cục: HHVN, ĐKVN;
- Các Vụ: VT, QLDN, ATGT, KCHTGT;
- Văn phòng Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia;
- Trung tâm CNTT;
- Lưu: VT, V.Tải (Phòng 5b).

KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG  
  
Lê Đình Thọ