**Không được lái xe đêm quá 3 giờ liên tục**

## Việc siết thời gian lái xe vào ban đêm sẽ hạn chế tình trạng mệt mỏi, làm việc quá sức của tài xế, từ đó ngăn ngừa tai nạn giao thông

Theo quy định hiện hành tại điều 65 Luật Giao thông đường bộ 2008, thời gian làm việc của tài xế ô tô không được quá 10 giờ trong một ngày và không được lái xe liên tục quá 4 giờ. Khi lái xe sau mỗi 4 giờ, tài xế phải nghỉ ít nhất 15 phút.

**Tai nạn chủ yếu xảy ra vào ban đêm**

Tuy nhiên, tại điều 56, dự thảo Luật Đường bộ đang lấy ý kiến nhân dân, thời gian làm việc của tài xế ô tô kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ, quy định thời gian làm việc của tài xế phải theo quy định của Bộ Luật Lao động.

Thời gian lái xe liên tục không quá 4 giờ; trong khoảng thời gian từ 22 giờ hôm trước đến 6 giờ hôm sau, thời gian lái xe liên tục không quá 3 giờ. Trong một ngày không lái xe quá 8 giờ. Ngoài ra, thời gian nghỉ giữa hai lần lái xe liên tục tối thiểu là 5 phút đối với lái taxi, xe buýt; tối thiểu là 15 phút đối với lái xe vận tải nội bộ, lái xe các loại hình kinh doanh vận tải khác. Thời gian nghỉ giữa hai lần lái xe liên tục trong khoảng thời gian từ 22 giờ hôm trước đến 6 giờ hôm sau tối thiểu 30 phút.

Theo thống kê của Ủy ban An toàn giao thông (ATGT) quốc gia, qua phân tích trên 11.043 vụ tai nạn giao thông (TNGT) xảy ra trong năm 2022, số vụ TNGT xảy ra vào ban đêm chiếm chủ yếu, trong đó có 40,33% số vụ xảy ra từ 16 giờ đến 22 giờ và 18,24% số vụ xảy ra từ 22 giờ hôm trước đến 4 giờ hôm sau.

Theo một thành viên trong ban soạn thảo Luật Đường bộ, một trong những nguyên nhân khiến TNGT thường xuyên xảy ra vào ban đêm là do khung thời gian từ 22 giờ hôm trước tới 6 giờ hôm sau là thời gian nghỉ ngơi theo nhịp sinh học của con người khiến tài xế mệt mỏi, buồn ngủ. Bên cạnh đó, thời điểm này, công tác tuần tra kiểm soát, xử lý vi phạm của lực lượng chức năng thường ít hơn, các tuyến đường vắng, tạo tâm lý chủ quan cho tài xế.

Vì vậy, tình trạng tài xế chạy quá tốc độ, vượt ẩu diễn ra phổ biến. Trong điều kiện mức độ chiếu sáng về đêm kém, tầm nhìn hạn chế khiến khả năng nhận diện tình huống và phản ứng của tài xế gặp khó khăn. Do đó, việc siết thời gian lái xe vào ban đêm sẽ hạn chế tình trạng mệt mỏi, làm việc quá sức của tài xế, từ đó ngăn ngừa TNGT.

Ủng hộ đề xuất này, ông Khương Kim Tạo, nguyên Phó Chánh Văn phòng Ủy ban ATGT quốc gia, cho biết thực tế ở các quốc gia khác, những chuyến xe chạy ban đêm cứ 2 giờ sẽ đổi lái. Quy trình đổi lái tùy thuộc từng doanh nghiệp (DN), có nơi thay tài xế ngay trên xe, có nơi bố trí tại một điểm trung chuyển. Khi xe đến điểm trung chuyển, lái xe mới lên, lái xe cũ xuống nghỉ. Ông Tạo kiến nghị dự thảo luật cần quy định rõ lái xe phải được nghỉ ngơi đầy đủ và có đơn vị chịu trách nhiệm giám sát vấn đề này.

**Cần căn cứ khoa học, đánh giá tác động**

Đánh giá quy định thời gian làm việc của tài xế ô tô là rất cần thiết để bảo đảm ATGT và tính mạng người dân, tuy nhiên trao đổi với phóng viên Báo Người Lao Động, ông Nguyễn Văn Quyền, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam, cho rằng cần cân nhắc đề xuất quy định thời gian lái xe liên tục không được quá 3 giờ trong thời gian từ 22 giờ hôm trước đến 6 giờ hôm sau, bởi đây là khoảng thời gian xe tải hoạt động nhiều do đường vắng, giảm tiêu thụ nhiên liệu, giảm độ hao mòn lốp.

Theo ông Quyền, nếu quy định như đề xuất của dự thảo luật không hợp lý sẽ khiến một lượng lớn xe chuyển sang chạy vào khung thời gian từ 6 giờ đến 22 giờ, làm gia tăng áp lực ùn tắc giao thông và tăng thêm nguy cơ TNGT. Vì vậy, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam đề nghị chỉ nên quy định thời gian lái xe liên tục không được quá 3 giờ trong khung thời gian từ 0 giờ (thay vì 22 giờ như dự thảo) đến 6 giờ. "Ban soạn thảo cần cân nhắc và nghiên cứu thấu đáo, tiến hành thí điểm để đánh giá tác động trước khi đưa vào luật" - ông Quyền nói.

Ông Đỗ Văn Bằng, Giám đốc Công ty TNHH Minh Thành Phát (hãng xe Sao Việt), đồng ý với quan điểm cần đưa ra các phương thức quản lý tốt để lái xe an toàn, hạn chế TNGT. Tuy nhiên, ông Bằng băn khoăn quy định như dự thảo sẽ gây không ít khó khăn cho DN kinh doanh vận tải. Đơn cử, xe chở khách du lịch 9 hay 16, 24 chỗ ngồi thường chỉ có 1 tài xế. Nếu chạy gần đến 3 giờ liên tục, tài xế buộc phải tắt máy hoàn toàn để ngắt thiết bị giám sát hành trình khi dừng nghỉ.

"Tài xế chạy đêm khuya như vậy thì dừng nghỉ đêm ở đâu? Khách xuống xe sẽ nghỉ ở đâu? Không xuống xe thì phải chịu nóng khi xe tắt máy, máy lạnh không hoạt động. Bố trí 2 tài xế để đổi lái thì tăng chi phí của DN, chưa kể liên quan đến vấn đề tuyển dụng nhân sự" - ông Bằng nêu vấn đề.

Ông Bằng đề nghị cơ quan quản lý cần nghiên cứu thấu đáo, thận trọng dựa trên căn cứ khoa học, đánh giá tác động, lấy ý kiến rộng rãi để đưa ra phương án hợp lý nhất, có xem xét đến tác động tiêu cực tới DN.

Chuyên gia giao thông Thân Văn Thanh cho rằng những quy định của Luật Giao thông đường bộ 2008 quy định về thời gian làm việc của người lái ô tô đã tương đối đầy đủ, hợp lý. Ông Thanh đánh giá việc cơ quan chủ trì soạn thảo đưa ra quy định nêu trên có thể sẽ tạo ra những khó khăn không cần thiết về chi phí cũng như việc bố trí nhân lực của DN kinh doanh vận tải, không tạo cho DN thế chủ động để thực hiện các biện pháp an toàn khác.

"Thời gian làm việc của lái xe chỉ là một trong tổ hợp các biện pháp, chứ không phải là biện pháp duy nhất để bảo đảm ATGT nên cần giữ nguyên quy định hiện hành" - ông Thanh đề nghị.

Theo ông Thanh, việc giảm thời gian lái xe tối đa từ không quá 10 giờ/ngày như hiện nay xuống không quá 8 giờ/ngày hay quy định không lái xe quá 3 giờ liên tục vào ban đêm cần được cơ quan quản lý giải trình dựa trên chứng minh qua thực tiễn, thông qua thí điểm, thử nghiệm. "Đúng là ban đêm dễ gây buồn ngủ, mệt mỏi nhưng có nhiều tài xế ban ngày họ nghỉ, ngủ và họ chuyên chạy đêm nên không ảnh hưởng gì đến an toàn giao thông" - ông Thanh nói.

**Kiểm soát qua thiết bị giám sát hành trình**

Tương tự giám sát tốc độ phương tiện, hiện việc kiểm soát thực hiện quy định về thời gian lái xe liên tục của tài xế được thực hiện qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình truyền về Cục Đường bộ Việt Nam. Tại đây, dữ liệu sẽ được tổng hợp theo từng tháng, những trường hợp vi phạm quá thời gian lái xe liên tục sẽ được gửi về các sở giao thông vận tải địa phương để làm cơ sở xử lý. Ngoài ra, các DN có trách nhiệm trực tiếp giám sát thời gian lái của các tài xế thông qua thiết bị giám sát hành trình trên phương tiện, từ đó nhắc nhở, cảnh báo nếu tài xế vi phạm nhằm bảo đảm ATGT cho hành khách, phương tiện.

**Ông Nguyễn Vũ Hạnh Phúc** - Chánh Văn phòng Ban ATGT TP HCM:

***Xây dựng trạm dừng nghỉ trên cao tốc***

*Ban ATGT TP HCM đồng thuận với đề xuất của Bộ GTVT về quy định giảm thời gian lái xe liên tục đối với tài xế ô tô, đặc biệt là tài xế xe khách liên tỉnh và xe tải đường dài. Không chỉ tài xế mà chủ phương tiện, chủ DN nên ủng hộ đề xuất trên và tập huấn để tài xế nắm rõ quy định. Ngoài ra, hành khách cũng cần ủng hộ đề xuất nhằm bảo đảm an toàn khi tham gia giao thông. Để đề xuất đi vào thực tiễn, khi xây dựng các tuyến cao tốc cần sớm có trạm dừng nghỉ để tài xế được nghỉ ngơi.*

**Ông Lê Trung Tính** - Chủ tịch Hiệp hội Vận tải hành khách liên tỉnh và du lịch TP HCM:

***DN phải tăng chi phí***

*Đề xuất giảm giờ lái xe còn 8 giờ/ngày và không liên tục quá 3 giờ vào ban đêm khó thực hiện, bởi khi giảm giờ lao động của tài xế thì DN sẽ tăng chi phí giờ công và chi phí hàng hóa, chuyến xe sẽ tăng lên. Vấn đề là làm sao giám sát việc thực hiện, chỉ cần giám sát tốt quy định hiện nay là không cho lái xe chạy quá 10 giờ/ngày và không lái liên tục quá 4 giờ, thay vì phải giảm giờ cầm vô lăng.*

**Ông Bùi Văn Quản,** Chủ tịch Hiệp hội Vận tải Hàng hóa TP HCM:

***Cần nghiên cứu để phù hợp thời gian nghỉ của tài xế***

*Thời gian lao động cho tài xế trong ngày 8 giờ là đúng. Còn việc phân biệt ban ngày, ban đêm là chưa phù hợp, tức ban ngày và đêm không cần thiết phải phân biệt. Ban ngày lưu lượng xe cộ hoạt động cao, kẹt xe, gây lãng phí về nhiên liệu, thời gian. Do đó, DN hoạt động vận tải có thể sắp xếp xe hoạt động vào ban đêm để tiết giảm chi phí. Một ngày hoạt động 8 giờ hay 10 giờ cần phải nghiên cứu sao cho hài hòa, phù hợp thời gian nghỉ ngơi của tài xế.*

**Ông Hoàng Văn Thủy,** Tổng Giám đốc Công ty CP Đại Hoàng Thủy:

***4 giờ là phù hợp***

*Với 26 xe khách chạy tuyến đường dài TP HCM - Gia Lai, công ty bố trí 2 tài xế/xe. Tài xế phải tuân thủ sau 4 giờ lái liên tục thì đổi tài, vi phạm sẽ bị phạt tiền thậm chí tạm đình chỉ hoạt động 5 chuyến, trường hợp tái phạm sẽ bị cắt hợp đồng lao động. Quy định ban đêm chỉ được chạy liên tục trong 3 giờ là quá ngắn, tài xế chưa kịp ngủ hoặc ngủ cũng chưa đủ giấc để bảo đảm hồi phục sức khỏe để thay tài sẽ rất nguy hiểm. Quy định chạy liên tục không quá 4 giờ là phù hợp.*

**Ông Ngô Trần Ngọc Quốc,** Tổng Giám đốc Công ty TNHH Vận tải XNK Trần Quốc:

***Linh hoạt thời gian hoạt động của tài xế***

*Trong khung giờ tài xế hoạt động tốt nhất là từ 5 giờ hoặc từ 6 giờ sáng cho đến 11 giờ, tức tài xế có thể hoạt động liên tục từ 5-6 giờ vào khung giờ trên với tinh thần tỉnh táo nhất. Còn khung thời gian từ 11 giờ cho đến 15 giờ thì cường độ sinh học của con người cũng như tài xế dễ bị mệt mỏi, buồn ngủ. Hoặc khung giờ từ 18 giờ đến 23 giờ cũng nên cho tài xế hoạt động liên tục trong khoảng thời gian này vì khung giờ này tài xế có cường độ hoạt động tốt. Còn những khung giờ khác nên hoạt động ít lại vì lúc này tài xế dễ bị mệt mỏi cũng như buồn ngủ. Do đó, việc quy định về thời gian hoạt động của tài xế cần linh hoạt.*

**T.Hồng - N.Hải** *ghi*

**Các quy định, thông lệ quốc tế về thời gian làm việc của tài xế**

Quy định sử dụng nhân công vận tải đường bộ của Liên minh châu Âu (EU) yêu cầu tài xế phải được nghỉ ngơi tối thiểu 45 phút sau mỗi 4,5 giờ lái xe; có thể chia làm 2 lượt trong vòng 4,5 giờ đó nhưng trong đó có một lượt nghỉ ít nhất 30 phút. Riêng đối với tài xế xe khách, nếu phương tiện chỉ có một người điều khiển thì tài xế phải nghỉ giải lao sau mỗi 3 giờ khi lái xe trong khoảng thời gian từ 22 giờ đến 6 giờ hôm sau.

EU cũng quy định nghiêm ngặt thời gian lái xe tối đa trong ngày với 1 tài xế là 9 giờ, có thể kéo dài thành 10 giờ nhưng chỉ được kéo dài 2 ngày trong tuần, tức tổng thời gian lái xe tối đa mỗi tuần là 56 giờ. Nhưng nếu tài xế lái 2 tuần liên tiếp, thì tổng thời gian lái của cả 2 tuần tối đa là 90 giờ. Thời gian nghỉ ngơi cũng được quy định chi tiết và nghiêm ngặt nhằm bảo đảm tài xế đủ sức khỏe để điều khiển phương tiện an toàn.

Tại Nhật Bản, theo Asahi Shimbun, tài xế xe tải được yêu cầu phải nghỉ 30 phút sau mỗi 4 giờ lái. Tổ chức Giấc ngủ quốc gia Mỹ (NSF) khuyến cáo người lái xe dừng nghỉ ngơi sau mỗi 2 giờ cầm lái, bất kể thời gian nào trong ngày, ngoài ra bất cứ khi nào buồn ngủ hãy tấp vào lề chợp mắt.

Cũng theo khảo sát của NSF, các giờ mà tài xế mệt mỏi nhất là từ 4-6 giờ sáng, nửa đêm đến 2 giờ sáng và 14-16 giờ chiều. Theo Hội đồng An toàn quốc gia Mỹ, khoảng 1/4 tổng thời gian lái xe của người dân nước này được thực hiện vào ban đêm, nhưng có tới 50% số ca tử vong do tai nạn giao thông xảy ra vào ban đêm.

Theo Tổ chức Lao động quốc tế (ILO), Công ước về giờ làm việc và thời gian nghỉ ngơi trong vận tải đường bộ yêu cầu người lái xe không được lái liên tục quá 4 giờ; tuy nhiên tùy tình hình mà cơ quan hoặc tổ chức có thẩm quyền các quốc gia có thể kéo dài thời gian lái nhưng không quá thêm 1 giờ.

Ngoài ra người sử dụng lao động được yêu cầu bố trí cho người lái một quãng thời gian nghỉ liên tục ít nhất là 10 giờ trong mỗi 24 giờ. ILO cũng nhấn mạnh việc kéo dài thời gian làm việc hay giảm thời gian nghỉ được du di trong trường hợp xảy ra tai nạn, sự cố không lường trước, trong trường hợp bất khả kháng hoặc trong trường hợp khẩn cấp đặc biệt để bảo đảm các dịch vụ công ích.

**A.Thư**

Tác giả: Văn Duẩn

Nguồn: https://nld.com.vn/thoi-su/khong-duoc-lai-xe-dem-qua-3-gio-lien-tuc-20230807215138259.htm