TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Cần có quy định phù hợp cho dịch vụ chia sẻ chuyến xe

14:41 24/06/2024

Đi chung xe giúp giảm 27% lưu lượng xe trên đường. Do đó, nhiều ý kiến cho rằng nên công nhận mô hình này và bổ sung các quy định để quản lý hiệu quả, góp phần phát triển giao thông đường bộ xanh, hướng đến mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050.



Nên công nhận mô hình "đi xe chung" và bổ sung các quy định để quản lý hiệu quả, góp phần phát triển giao thông đường bộ xanh, hướng đến mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050 - Ảnh minh họa

Giao thông vận tải là một trong những ngành phát thải carbon và khí metan lớn. Cùng với sự phát triển kinh tế - xã hội, ngày càng có nhiều người dân sở hữu các phương tiện cá nhân như xe ô tô, xe máy.

Theo số liệu thống kê, đến cuối năm 2023, Việt Nam có 5,4 triệu ô tô; 72 triệu xe máy đăng ký. Điều này đồng nghĩa với việc ngày càng có nhiều lượng khí thải thải ra môi trường. Việc cắt giảm phát thải trong lĩnh vực giao thông đường bộ nói riêng là nhiệm vụ rất quan trọng trong hành trình tiến đến Net Zero vào năm 2050.

Chuyển đổi từ phương tiện sử dụng năng lượng hóa thạch sang năng lượng sạch

Thảo luận về các giải pháp giúp cắt giảm phát thải hiệu quả trong lĩnh vực giao thông đường bộ tại hội thảo "Phát triển giao thông đường bộ xanh hướng đến Net Zero 2050" do Báo Đại biểu Nhân dân tổ chức chiều 18/6 vừa qua, các đại biểu cho rằng: Sự chuyển đổi từ phương tiện sử dụng năng lượng hóa thạch sang phương tiện sử dụng năng lượng sạch như xe điện, xe hybrid; tăng cường sử dụng phương tiện giao thông công cộng đang là trọng tâm hiện nay.

Vấn đề đặt ra là cần có thêm các biện pháp để thúc đẩy, khuyến khích đưa xe điện, xe hybrid thay thế xe xăng trong hoạt động vận tải đường bộ. Cùng với đó, phải phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng đồng bộ như trạm sạc, cơ sở bảo dưỡng; đồng thời bảo đảm an ninh năng lượng để phục vụ xe điện, xe hybrid khi lượng xe này được sử dụng nhiều.

Ông Hồ Công Hòa, Phó Trưởng ban Nghiên cứu xã hội, Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) cho rằng, để phát triển xe ô tô điện, xe buýt điện, chính sách ưu đãi phải tập trung vào cơ sở hạ tầng sạc điện, trung hỗ trợ trạm sạc pin. Bên cạnh đó, để hạn chế xe chạy xăng, cần tiếp cận theo hướng áp tiêu chuẩn kỹ thuật như tăng các tiêu chuẩn, quy chuẩn đối với xe xăng. Đồng thời, cũng cần có chiến lược chuyển tâm lý tiêu dùng dần dần giảm bớt sử dụng phương tiện chạy bằng năng lượng hóa thạch.

Chia sẻ chuyến xe giúp tiết kiệm chi phí, giảm phát thải

Đặc biệt, theo các đại biểu kỷ nguyên công nghệ số và trí tuệ nhân tạo đã mang đến các giải pháp mới, giúp lĩnh vực giao thông đường bộ đạt được hiệu quả cả về kinh tế và môi trường.

Thời gian qua, nhờ công nghệ số, nhiều hãng vận chuyển đã tối ưu hiệu quả sử dụng tài nguyên trên tất cả lĩnh vực kinh doanh và vận hành; ví dụ như các tính năng ghép đơn hàng để giảm các chuyến đi không cần thiết. Hoặc, dịch vụ chia sẻ chuyến xe không chỉ giúp hành khách tiết kiệm chi phí mà còn tăng hiệu quả vận hành của từng chuyến xe và từ đó giảm phát thải ở mức thấp nhất.

Ông Nguyễn Hoàng Hải, Nguyên Giám đốc Trung tâm quản lý giao thông công cộng TP. Hà Nội phân tích: Việc đi xe ghép, xe đi chung trên thực tế sẽ giảm sử dụng các phương tiện cá nhân. Theo BCG research, việc đi chung xe làm giảm 40% nhu cầu sử dụng phương tiện cá nhân, giảm 27% lưu lượng xe trên đường.

"Từ Hà Nội về quê Nghệ An, tôi đi xe chung chỉ mất 60.000 đồng/người, nếu đi xe cá nhân thì chi phí đắt hơn nhiều. Có thể thấy dịch vụ chia sẻ chuyến xe có ích thế nào với người đi xe và cả chủ xe", ông Hồ Công Hòa cho hay.

Tạo điều kiện phát triển mô hình chia sẻ chuyến xe

Mặc dù có lợi ích rõ ràng như đã nêu trên, tuy nhiên hiện nay dự thảo Luật Đường bộ đang quy định: "Đối với loại hình kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, đơn vị kinh doanh vận tải chỉ được ký hợp đồng vận tải hành khách với người thuê vận tải có nhu cầu thuê cả chuyến xe", nghĩa là mỗi chuyến xe hợp đồng chỉ được chở một hành khách hoặc một nhóm khách duy nhất.

Quy định này được cơ quan soạn thảo giải thích là nhằm ngăn chặn tình trạng "núp bóng" xe hợp đồng để kinh doanh. Tuy nhiên, quy định này lại đang làm hạn chế một loại hình vận tải hành khách khá phổ biến ở nhiều quốc gia khác, đó là mô hình chia sẻ chuyến xe hợp đồng dưới 10 chỗ thông qua các nền tảng gọi xe trực tuyến.

Một số đại biểu đề nghị: Nên điều chỉnh quy định theo hướng vừa kiểm soát tình trạng "xe dù, bến cóc" nhưng vẫn tạo điều kiện cho dịch vụ chia sẻ chuyến xe dưới 10 chỗ được hoạt động. Đây cũng là cách thiết thực để thực hiện chủ trương của Đảng, chính sách của Nhà nước trong việc dần tiến tới hạn chế phương tiện cá nhân, phát triển vận tải hành khách công cộng, giảm thiểu khí thải nhà kính và sử dụng hợp lý, có hiệu quả các nguồn lực của xã hội.

Theo ông Nguyễn Hoàng Hải, Nguyên Giám đốc Trung tâm quản lý giao thông công cộng TP. Hà Nội, công nghệ hiện nay hoàn toàn có thể quản lý được dịch vụ chia sẻ chuyến xe để giảm thiểu các rủi ro. Vấn đề còn lại là cách chúng ta tiếp nhận thế nào từ góc độ hoạch định chính sách, rà soát quyết định và tổ chức thực hiện. "Tôi rất ủng hộ việc dùng công nghệ để quản lý, không nên cấm", Phó Trưởng ban Nghiên cứu xã hội của CIEM, đồng tình.

TS. Khuất Việt Hùng, Viện trưởng Viện Chiến lược và Phát triển giao thông Vận tải, Bộ Giao thông Vận tải cho biết: Trước đây, ứng dụng gọi xe Uber có UberPool là dịch vụ đi chung các xe Limousine. Hay ngay trong Nghị định 10/2020/NĐ-CP kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô tôi cũng đã đề nghị Bộ GTVT phải có ứng dụng quản lý xe hợp đồng, limousine.

"Thực tế, chúng ta chỉ cần quản lý được xe limousine qua app và không nên cấm, phải tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng để người tiêu dùng lựa chọn. Rất mong Quốc hội sẽ quan tâm đến vấn đề này", ông Hùng nói.

Theo Phó Chủ nhiệm Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường Tạ Đình Thi, các nước đã áp dụng mô hình này từ lâu, để ứng dụng thuận tiện cho người tiêu dùng, vì vậy từ góc độ nhà quản lý, cần quan tâm sớm để có quy định phù hợp. Về hạ tầng, ở các nước có làn đường riêng cho xe chở nhiều người (ví dụ trên 10 người); về người tiêu dùng, được giảm giá, chủ phương tiện có thể có chính sách được ưu đãi để người dùng sử dụng, quản lý hiệu quả. Phải có góc nhìn nhìn đầy đủ, toàn diện, đồng bộ; đặc biệt trách nhiệm của người quản lý rất quan trọng.

Từ lợi ích đã rõ của dịch vụ chia sẻ chuyến xe, các đại biểu cho rằng nên thừa nhận mô hình "đi xe chung" và cần bổ sung các quy định để quản lý hiệu quả, từ đó nhằm góp phần phát triển giao thông đường bộ xanh, hướng đến mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào năm 2050.

TheoChinhphu.vn