

CẦN ĐỔI MỚI HOẠT ĐỘNG XÂY DỰNG TIÊU CHUẨN VÀ QUY CHUẨN KỸ THUẬT TRONG HỆ THỐNG TIÊU CHUẨN KỸ THUẬT ĐƯỜNG BỘ

PGS.TS. ĐOÀN MINH TÂM

Hội KHKT Cầu đường Việt Nam

Tóm tắt nội dung: Hoạt động xây dựng tiêu chuẩn giữ vai trò nòng cốt trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật phục vụ công tác Quản lý nhà nước và Quản lý sản xuất của ngành GTVT. Để góp phần đổi mới hoạt động xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn trong hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ, bài báo đã phân tích và đề xuất một số nội dung để khuyến cáo Bộ GTVT xem xét và cho ý kiến chỉ đạo để áp dụng cho phù hợp.

Abstract: Standard setting activities plays a key role in the system of legal documents serving the state management and production management of the transport sector. In order to contribute to innovating the activities of setting and developing standards in the road technical standards system, the article analyzed and proposed some contents to recommend the MOT to consider and give guidance for applying accordingly

Từ khóa: Hoạt động xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật; Hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ; Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật; Tiêu chuẩn Việt Nam; Tiêu chuẩn cơ sở.

1. SỰ CẦN THIẾT PHẢI ĐỔI MỚI HOẠT ĐỘNG XÂY DỰNG TIÊU CHUẨN VÀ QUY CHUẨN KỸ THUẬT TRONG HỆ THỐNG TIÊU CHUẨN KỸ THUẬT ĐƯỜNG BỘ

Theo đánh giá chung của Tổng Cục tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (Bộ KH và CN) [1], trong hơn 50 năm qua, hoạt động tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật ở nước ta đã có nhiều đóng góp tích cực cho công cuộc phát triển kinh tế - xã hội và cải thiện đời sống nhân dân. Hệ thống tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật đã và đang trở thành công cụ hữu hiệu góp phần đặc lực phục vụ yêu cầu quản lý kinh tế-xã hội của đất nước qua các thời kỳ và đưa hoạt động quản lý chất lượng sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ nói chung đi vào nền nếp. Hoạt động quản lý nhà nước về tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật cũng được đổi mới về nội dung và phương thức hoạt động nhằm theo kịp với các chuyển đổi mạnh mẽ trong quản lý kinh tế-xã hội của đất nước và đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế của đất nước. Những thành tích nổi bật của hoạt động về tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật được thể hiện thông qua những mặt chủ yếu. Đó là xây dựng được một hệ thống văn bản quy phạm pháp luật làm cơ sở cho việc thống nhất quản lý nhà nước (QLNN) về tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, Phát triển và đổi mới hệ thống tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật Việt Nam theo định hướng tăng cường hội nhập quốc tế, và chuyển đổi các tiêu chuẩn Việt Nam, tiêu chuẩn ngành thành tiêu chuẩn Quốc gia hoặc quy chuẩn kỹ thuật quốc gia Theo

đó, các Tiêu chuẩn Việt Nam, Tiêu chuẩn Ngành (TCN) đã được ban hành theo Pháp lệnh Chất lượng hàng hoá năm 1999 và theo luật, pháp lệnh khác phải được xem xét, chuyển đổi thành Tiêu chuẩn Quốc gia hoặc Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia Căn cứ quy định trên, Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng đã hoàn thành chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành rà soát, chuyển đổi gần 5 000 Tiêu chuẩn Việt Nam (ban hành từ năm 2003 trở về trước) thành Tiêu chuẩn Quốc gia (đã hoàn thành trong năm 2008); Đồng thời, phối hợp, hướng dẫn các Bộ, ngành thực hiện việc rà soát, chuyển đổi trên 3.000 TCN thành TCVN hoặc QCVN trước thời hạn ngày 31/12/2011 theo quy định của Nghị định số 67/2009/NĐ-CP

Trong khi đó, có thể nhận xét rằng, tuy có những đóng góp lớn cho công tác QLNN và QLSX của ngành GTVT nhưng cho đến nay ngành GTVT vẫn chưa thể công bố chính thức và đầy đủ về hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật ngành GTVT nói chung và về hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ nói riêng [2] Thực tế cho thấy các tiêu chuẩn kỹ thuật ngành GTVT đang được đăng tải trên trang mạng Cổng thông tin điện tử của Bộ GTVT và một số trang mạng khác của Bộ Xây dựng, Bộ KH-MT, mới chỉ là việc lập bảng liệt kê tên các tiêu chuẩn cũ và mới liên quan mà thiếu cập nhật công nghệ mới và chưa đủ điều kiện để có thể hội nhập quốc tế. Bởi vì hệ thống tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật về đường bộ của ngành GTVT ta cho đến nay vẫn chưa thực

được các khuyến cáo của WB và cũng chưa hoàn thành việc chuyển đổi hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ sang theo AASHTO (Mỹ) theo chỉ đạo của Bộ GTVT từ những năm 1995-1996. Thực tế tra cứu bảng tổng hợp các tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ trong trang web chính thức của Bộ GTVT (tính đến tháng 10/2019) có 296 đầu mục tiêu chuẩn được thống kê từ năm 1965-2009, bao gồm cả những tiêu chuẩn cũ đã hủy bỏ và những tiêu chuẩn hiện hành. Đặc biệt, trong thống kê đó còn thiếu toàn bộ các tiêu chuẩn ngành (22TCN) đã được chuyển đổi sang TCVN từ năm 2011 đến nay.

Thực trạng hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ hiện hành của ngành GTVT là còn tồn tại các tiêu chuẩn chưa chuyển đổi và đã chuyển đổi sang theo AASHTO; các tiêu chuẩn được biên soạn theo tiêu chuẩn gốc của AASHTO, của Mỹ với các tiêu chuẩn lắp ghép lẫn lộn các quy định kỹ thuật theo các tiêu chuẩn của Liên Bang Nga, của Mỹ, của Trung Quốc, của Việt Nam, của Nhật Bản và các nước khác, dẫn đến tình trạng nhiều tiêu chuẩn thiếu tinh thống nhất và đồng bộ ngay trong nội dung một tiêu chuẩn. Đồng thời do thực tế các tiêu chuẩn thí nghiệm và tiêu chuẩn thiết kế cầu đều đã được chuyển sang theo AASHTO nhưng còn nhiều tiêu chuẩn về thiết kế, thi công và nghiệm thu công trình đường bộ chưa chuyển đổi sang theo AASHTO, vẫn cứ theo nửa Mỹ, nửa Nga, hoặc nửa Việt Nam nửa Trung Quốc, cho nên đã dẫn đến tình trạng cả hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ cho đến nay vẫn không đảm bảo tính thống nhất và đồng bộ, có dấu hiệu vi phạm Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật hiện hành.

Rất tiếc rằng, mặc dù tình trạng này đã kéo dài trên 20 năm, kể từ khi Bộ GTVT ra văn bản chỉ đạo chuyển đổi hệ thống tiêu chuẩn

kỹ thuật đường bộ cũ của ngành GTVT tồn tại từ trước năm 1995 (được biên soạn từ nhiều nguồn khác nhau, chủ yếu theo các tiêu chuẩn GOST, SNiP, VCN,... của Liên Xô (cũ), hoặc của Trung Quốc và các nước khác) cần phải chuyển đổi thống nhất và đồng bộ sang theo AASHTO (Mỹ) nhưng đến nay công tác chuyển đổi sang theo AASHTO vẫn chưa được hoàn thành. Ngoài ra, do Hội đồng tư vấn KHCN do Bộ GTVT trực tiếp ra quyết định thành lập gồm quá nhiều thành viên đại diện cho 5 chuyên ngành mỗi khi họp xét duyệt đề cương đề tài, thuần túy chỉ có các Ủy viên Hội đồng mà không có các Chủ nhiệm đề tài đăng ký báo cáo, cho nên hiệu quả nhận xét, góp ý kiến của Hội đồng về cơ bản là đạt yêu cầu song trong một số trường hợp không được như mong muốn, ảnh hưởng nhất định đến hoạt động xây dựng tiêu chuẩn.

Như vậy, so sánh với 3 nhận xét, đánh giá chung về hoạt động tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật đã được Bộ KH&CN tổng kết nêu trên, chúng ta có thể nhận thấy rằng hoạt động về tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật đường bộ của ngành GTVT, tuy đóng được vai trò hệ thống văn bản quy phạm pháp luật cho công tác QLNN và QLSX của ngành GTVT trong thời gian qua nhưng chưa đảm bảo tính hội nhập quốc tế và chưa hoàn thành việc chuyển đổi hoàn toàn các tiêu chuẩn ngành (TCN) theo Pháp lệnh Chất lượng hàng hoá năm 1999 và chuyển đổi hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ một cách thống nhất và đồng bộ theo AASHTO như định hướng và chỉ đạo của Bộ GTVT từ năm 1995 đến nay. Vì vậy, nhiều tiêu chuẩn kỹ thuật trong hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ, do được biên soạn trước năm 2011 và ít được cập nhật, cho nên nhiều tiêu chuẩn đã trở nên lạc hậu, ảnh hưởng nhất định tới chất lượng công trình,

Chính vì vậy, trong giai đoạn tiếp bước sang năm 2020 và những năm tiếp theo với định hướng tiếp cận cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0, thiết nghĩ ngành GTVT cần phải xem xét đổi mới hoạt động xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật trong hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ nói riêng và cho các hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật các chuyên ngành khác của ngành GTVT nói chung.

2. TRAO ĐỔI VỀ CÁC NỘI DUNG CẦN ĐỔI MỚI TRONG HOẠT ĐỘNG XÂY DỰNG TIÊU CHUẨN

Theo giải thích từ ngữ nêu trong Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật được Quốc Hội ban hành ngày 29/6/2006, hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn là việc xây dựng, công bố và áp dụng tiêu chuẩn, đánh giá sự phù hợp với tiêu chuẩn. Theo Điều 6 - Nguyên tắc cơ bản của hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn và lĩnh vực quy chuẩn kỹ thuật đã quy định rằng hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn và lĩnh vực quy chuẩn kỹ thuật phải bảo đảm công khai, minh bạch, không phân biệt đối xử và không gây trở ngại không cần thiết đối với hoạt động sản xuất, kinh doanh, thương mại. Đồng thời, việc xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật phải dựa trên lĩnh vực khoa học và công nghệ, kinh nghiệm thực tiễn, nhu cầu hiện tại và xu hướng phát triển kinh tế - xã hội; hoặc sử dụng tiêu chuẩn quốc tế, tiêu chuẩn khu vực, tiêu chuẩn nước ngoài làm cơ sở để xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, trừ trường hợp các tiêu chuẩn đó không phù hợp với đặc điểm về địa lý, khí hậu, kỹ thuật, công nghệ của Việt Nam hoặc ảnh hưởng đến lợi ích quốc gia, và phải bảo đảm tính thống nhất của hệ thống tiêu chuẩn và hệ thống quy chuẩn kỹ thuật của Việt Nam. Còn tại Điều 7 quy định về chính sách của Nhà nước về phát triển hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn và lĩnh vực quy

chuẩn kỹ thuật có nhân mạnh việc hỗ trợ, thực đẩy nghiên cứu, ứng dụng khoa học và phát triển công nghệ phục vụ hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn và lĩnh vực quy chuẩn kỹ thuật. Đồng thời nhà chuyên ngành kích các tổ chức, cá nhân nước ngoài, người Việt Nam định cư ở nước ngoài tham gia xây dựng, áp dụng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, đầu tư phát triển hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn và lĩnh vực quy chuẩn kỹ thuật tại Việt Nam. Đào tạo kiến thức về tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật cho các ngành kinh tế - kỹ thuật. Chính vì vậy, việc đóng góp các ý kiến nhằm chấn chỉnh và đổi mới hoạt động xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật nội dung là cần thiết và đáng khích lệ.

Trong khi đó, cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT bao gồm 5 chuyên ngành lớn, đó là xây dựng cơ sở hạ tầng, bảo trì các công trình và tổ chức khai thác vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không. Tất cả các hoạt động xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật của 5 chuyên ngành này đều phục vụ trực tiếp cho 5 hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật chuyên ngành đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không. Theo quy định hiện hành, tất cả các hoạt động xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật của ngành GTVT từ trước đến nay đều được tập trung vào một mối do Vụ KHCN Bộ GTVT chủ trì thực hiện theo Quyết định số 2128/QĐ-BGTVT ngày 05/10/2018 của Bộ GTVT về việc quy định quản lý nhiệm vụ KHCN cấp Bộ của Bộ GTVT.

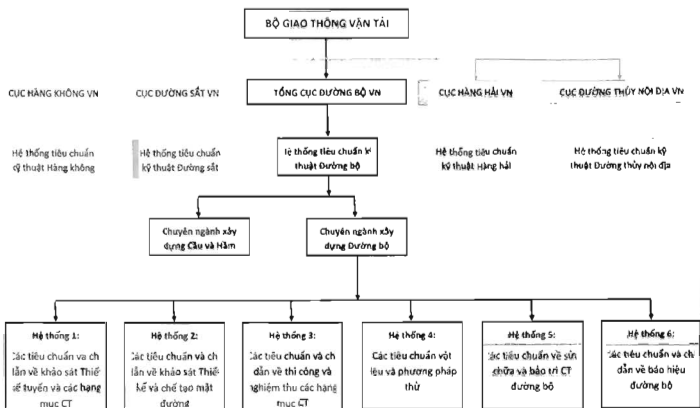
Để cải tiến và đổi mới nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật của từng chuyên ngành trên cơ sở vận dụng Nghị quyết Trung Ương 6 của Đảng về phát triển KHCN, theo đó cần "Tiếp tục đổi mới mạnh mẽ, đồng bộ cơ chế quản lý, tổ chức,

hoạt động KH&CN; Kiến toàn tổ chức bộ máy quản lý nhà nước về KH&CN theo hướng tinh gọn, tập trung vào việc xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, cơ chế, chính sách; tăng cường điều phối liên ngành, liên vùng. Phân định rõ trách nhiệm và quyền hạn của cơ quan quản lý nhà nước về KH&CN ở Trung ương và địa phương, gắn với trách nhiệm của người đứng đầu các bộ, ngành Trung ương và chính quyền địa phương. Điều chỉnh, bổ sung chức năng, nhiệm vụ quản lý KH&CN của các bộ, ngành, địa phương. Trong đó, tăng cường phân công, phân cấp, quyền chủ động xây dựng và phê duyệt kế hoạch, quyền đề xuất phân bổ ngân sách KH&CN, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát việc thực hiện nhiệm vụ KH&CN". Kết hợp vận dụng các Điều 26 của Luật KHCN nêu tại Mục 1, khoản d - "Việc lấy ý kiến tư vấn xác định nhiệm vụ khoa học và công nghệ được thực hiện thông qua Hội đồng tư vấn xác định nhiệm vụ khoa học và công nghệ. Hội đồng tư vấn xác định nhiệm vụ khoa học và công nghệ do người đứng đầu cơ quan, tổ chức có thẩm quyền (Vụ KHCN Bộ GTVT) quyết định thành lập. quy định nhiệm vụ và quyền hạn. Thành phần của Hội đồng bao gồm nhà khoa học, nhà quản lý, nhà kinh doanh có uy tín và trình độ phù hợp với nhiệm vụ" và thực hiện theo Quyết định số 2128/QĐ-BGTVT ngày 05/10/2018 của Bộ GTVT. do đó về mặt tổ chức xây dựng và thực hiện nhiệm vụ KHCN cấp Bộ xin được khuyến cáo một số nội dung và cách làm cần được đổi mới như sau:

a) Vụ KHCN Bộ GTVT chủ trì và phối hợp với các Cục quản lý chuyên ngành tổ chức xác định danh mục các nhiệm vụ, tuyển chọn, giao trực tiếp tổ chức chủ trì nhiệm vụ KHCN cấp Bộ, trình Bộ trưởng phê duyệt đề cương, dự toán kinh phí thực hiện nhiệm vụ KHCN cấp Bộ. Tuy nhiên, Bộ

GTVT có thể phân cấp cho Tổng Cục Đường bộ Việt Nam và các Cục Đường sắt Việt Nam, Cục đường thủy nội địa Việt Nam, Cục hàng hải Việt Nam và Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm tổ chức các Hội đồng tư vấn KHCN với thành phần của Hội đồng bao gồm nhà khoa học, nhà quản lý, nhà kinh doanh có uy tín và trình độ để tuyển chọn đề tài và nhận xét, góp ý cho đề cương, dự toán chi tiết của các đề tài thuộc chuyên ngành mình. Để đảm bảo tính khoa học chuyên ngành, Vụ KHCN cần cử người tham dự để theo dõi, đánh giá hoạt động của các Hội đồng tư vấn KHCN do các Cục chuyên ngành thành lập mà không trực tiếp chủ trì các Hội đồng này. Kết quả làm việc của Hội đồng sẽ được báo cáo lên Bộ GTVT để được thẩm định và phê duyệt. Cách làm như vậy sẽ đảm bảo tính khách quan, dân chủ trong hoạt động KHCN và đáp ứng nhu cầu về QLNN và QLSX do từng chuyên ngành hơn. Sơ đồ quản lý và xây dựng tiêu chuẩn của các chuyên ngành kỹ thuật trong ngành GTVT được nêu ở Hình 1.

b) Theo quy định của Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật hiện hành [3], nêu tại Điều 14 - Quy hoạch, kế hoạch xây dựng tiêu chuẩn Quốc gia, với quy định "Quy hoạch, kế hoạch xây dựng tiêu chuẩn quốc gia bao gồm quy hoạch, kế hoạch năm năm và kế hoạch hằng năm được lập trên cơ sở yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội hoặc đề nghị của tổ chức, cá nhân". Còn theo Thông tư số 21/2007.TT-BKHCN ngày 28/9/2007 quy định "Nội dung của kế hoạch năm năm về xây dựng tiêu chuẩn quốc gia bao gồm: lĩnh vực, đối tượng cụ thể cần xây dựng tiêu chuẩn quốc gia, loại tiêu chuẩn, số lượng tiêu chuẩn quốc gia cần xây dựng; thời gian thực hiện; nguồn kinh phí và kinh phí dự kiến; cơ quan, tổ chức, cá nhân đề nghị". Như vậy, theo các quy định này, việc đề nghị và đăng



Hình 1. Sơ đồ quản lý và xây dựng tiêu chuẩn các chuyên ngành kỹ thuật của ngành GTVT [2]

kỹ xây dựng tiêu chuẩn hàng năm là nhiệm vụ thường xuyên. Tuy nhiên để đăng ký xây dựng được tiêu chuẩn cho kế hoạch 5 năm thì đòi hỏi cơ quan quản lý tiêu chuẩn phải xây dựng được quy hoạch biên soạn tiêu chuẩn đưa vào khung của hệ thống tiêu chuẩn

Trong khi đó, với điều kiện và thực tế hiện nay, ngành GTVT nói chung và ngành đường bộ nói riêng mới chỉ có được bảng tư tưởng kế tổng hợp các tiêu chuẩn hiện hành, cho nên cần phải dựa vào hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ của các nước tiên tiến để tham khảo về khung tiêu chuẩn. Thế nhưng vấn đề khung tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ đã được Bộ GTVT lựa chọn và chỉ đạo từ năm 1995-1996, đó là dựa vào việc chuyển đổi hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ của Việt Nam theo AASHTO, mà thực chất là phải dựa theo khung hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ của Mỹ. Vì vậy, để có cơ sở xây dựng được quy hoạch tiêu chuẩn theo

quy định ở Điều 14 và đảm bảo thực hiện đúng nguyên tắc cơ bản của hoạt động trong lĩnh vực tiêu chuẩn quy định tại Điều 6 của Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, với yêu cầu "Sử dụng tiêu chuẩn quốc tế, tiêu chuẩn khu vực, tiêu chuẩn nước ngoài làm cơ sở để xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, trừ trường hợp các tiêu chuẩn đó không phù hợp với đặc điểm về địa lý, khí hậu, kỹ thuật, công nghệ của Việt Nam hoặc ảnh hưởng đến lợi ích quốc gia; Bảo đảm tính thống nhất của hệ thống tiêu chuẩn và hệ thống quy chuẩn kỹ thuật của Việt Nam", xin kiến nghị ngành GTVT cần xem xét và tiếp tục chỉ đạo để sớm xây dựng khung hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ theo AASHTO.

c) Theo quy định tại Mục 2 và Mục 5 của Thông tư số 21/2007/TT-BKHCHN [4] về Hướng dẫn về xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn, đã quy định: "Khuyến khích áp dụng phiên bản mới nhất của tiêu chuẩn quốc tế, tiêu chuẩn khu vực và tiêu

chuẩn nước ngoài", đồng thời quy định: "Hàng năm, Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng lập danh mục các tiêu chuẩn quốc gia đến thời hạn ba năm phải rà soát định kỳ để đưa vào kế hoạch hằng năm về xây dựng tiêu chuẩn quốc gia" và khẳng định: "Tổ chức việc rà soát các tiêu chuẩn quốc gia không thuộc lĩnh vực quản lý của các Bộ, ngành. Việc rà soát được thực hiện theo hướng dẫn nghiệp vụ của Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng". Trong khi đó, thời gian qua, ngành GTVT đã tổ chức tu sửa chữa, điều chỉnh một số TCVN hiện hành bằng việc ban hành các văn bản nội bộ như Quyết định 858/QĐ-BGTVT ngày 26/3/2014 của Bộ Giao thông Vận tải về việc ban hành "Hướng dẫn áp dụng hệ thống các tiêu chuẩn kỹ thuật hiện hành nhằm tăng cường quản lý chất lượng thiết kế và thi công mặt đường bê tông nhựa nóng đối với các tuyến đường ô tô có quy mô giao thông lớn" thực chất là việc rà soát và chỉnh sửa

các tiêu chuẩn hiện hành TCVN 8819:2011, TCVN 8858:2011, 22TCN 211-06; hoặc như Thông tư số 27/ TT-BGTVT ngày 28/7/2014 của Bộ GTVT về việc “*Quy định về việc quản lý chất lượng vật liệu nhựa đường sử dụng trong xây dựng công trình giao thông*” thực chất là bổ sung, chỉnh sửa và đường như để thay thế cho TCVN 7494:2005 và gần đây là Quyết định số 2218/QĐ-BGTVT ngày 16/10/2018 của Bộ GTVT, về việc ban hành “*Hướng dẫn điều chỉnh, bổ sung một số nội dung kỹ thuật trong công tác thiết kế, thi công và nghiệm thu lớp móng cấp phối đá dăm gia cố xi măng trong kết cấu mặt đường ô tô*” thực chất là bổ sung, chỉnh sửa và đường như để thay thế cho TCVN 8859:2011. Việc đơn vị quản lý tiêu chuẩn tham mưu ra các văn bản quyết định nêu trên của Bộ GTVT để chỉnh sửa, thay thế TCVN hiện hành là có dấu hiệu không phù hợp, cho nên Tổng Cục TC-ĐL-CL không có công bố chấp thuận kết quả của việc sửa đổi, bổ sung, thay thế TCVN này và cũng không ban hành quyết định công bố bản sửa đổi, bổ sung TCVN hoặc công bố tiêu chuẩn quốc gia thay thế trong vụ việc này. Như vậy, cách bổ sung, tư chỉnh sửa TCVN như trên cần được rà soát lại để tránh vi phạm Thông tư số 21/2007/TT-BKHCN hướng dẫn thực hiện Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật

Vì vậy, qua vụ việc bổ sung, chỉnh sửa TCVN này, nội dung kiến nghị đổi mới hoạt động xây dựng tiêu chuẩn của ngành GTVT, đó là cần phải nghiên cứu và tuân thủ Luật tiêu chuẩn hiện hành và quy chuẩn kỹ thuật. Theo đó “*Việc sửa đổi, bổ sung, thay thế tiêu chuẩn quốc gia phải được đưa vào kế hoạch hằng năm xây dựng tiêu chuẩn quốc gia theo quy định*” và “*Việc sửa đổi, bổ sung, thay thế tiêu chuẩn quốc gia được thực hiện theo trình tự, thủ tục tương ứng quy định*” của Thông tư số 21/2007/TT-BKHCN hướng

dẫn thực hiện Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật

d) Trong lĩnh vực đường bộ, cho đến nay, theo thông kê cho thấy đang tồn tại 2 hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật, đó là, hệ thống các TCVN cùng với các QCVN và hệ thống các TCCS cùng với các QCCS. Trong đó, theo quy định tất cả các TCVN đều do Tổng Cục TC-ĐL-CL công bố và ban hành, còn các QCVN do Bộ GTVT công bố và ban hành; Trong khi đó các TCCS và QCCS về đường bộ mới đến nay mới chỉ có TCĐBVN đứng ra công bố và ban hành.

Liên quan đến việc xây dựng TCCS, theo Điều 11 của Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật quy định “*Tiểu chuẩn cơ sở (TCCS) là tiêu chuẩn do các tổ chức xây dựng và công bố*”. Còn theo Thông tư số 21/2007/TT-BKHCN hướng dẫn về xây dựng và áp dụng tiêu chuẩn quy định “*Tiểu chuẩn cơ sở là tiêu chuẩn do tổ chức kinh tế, tổ chức xã hội - nghề nghiệp, cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp và các cơ quan, tổ chức khác công bố để áp dụng trong các hoạt động của tổ chức đó*”, do vậy không nhất thiết chỉ do TCĐBVN công bố và ban hành. Vì vậy, thêm một nội dung nữa kiến nghị để đổi mới hoạt động xây dựng tiêu chuẩn của ngành GTVT, đó là dựa vào căn cứ các kết quả nghiên cứu khoa học và công nghệ, tiến bộ kỹ thuật, kinh nghiệm, nhu cầu và khả năng thực tiễn của cơ sở, các tiêu chuẩn quốc gia, tiêu chuẩn quốc tế, khu vực hoặc nước ngoài tương ứng để khuyến khích sử dụng, xây dựng hoặc chấp nhận thành tiêu chuẩn cơ sở. Đây sẽ là cơ hội tốt để các tổ chức kinh tế, tổ chức xã hội - nghề nghiệp như các Hội, các cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp và các cơ quan, tổ chức khác tham gia xây dựng và công bố các TCCS, tạo nên tính chủ động và trách nhiệm trong hoạt động KHCN, góp phần đáp ứng

nhu cầu công tác QLNN và QLSX của ngành GTVT.

3. MỘT SỐ KẾT LUẬN

Để góp phần đưa hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ trở thành công cụ hữu hiệu góp phần đặc lực phục vụ công tác QLNN và QLSX trong sự nghiệp xây dựng, bảo trì và khai thác đường bộ, đồng thời để có thể tiếp cận công Cách mạng công nghiệp 4.0 trong chuyên ngành đường bộ, việc cần làm đầu tiên là cần chấn chỉnh và hoàn chỉnh hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ của ngành GTVT để chuyển đổi thống nhất và đồng bộ theo định hướng AASHTO trên nguyên tắc kế thừa, cập nhật được các công nghệ mới và đảm bảo tính hội nhập quốc tế. Đồng thời cần liên hành công cuộc đổi mới hoạt động xây dựng tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật trên cơ sở bám sát và tuân thủ các quy định của Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật hiện hành. ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1 Tổng Cục TC-ĐL-CL Bộ KHCN

Hoạt động quản lý về tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật

Admin, ngày 13/8/2015

2. Đoàn Minh Tâm

Sự cần thiết phải xây dựng và hoàn thành hệ thống tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ của ngành GTVT Việt Nam

Tạp chí Cầu đường Việt Nam, Số 11/ 2019 - Trang 31-38

3. Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật

4 Thông tư số 21/ 2007/ TT-BKHCN ngày 28/9/2007 của Bộ KHCN về hướng dẫn thực hiện Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật