

**TCVN**

**TIÊU CHUẨN QUỐC GIA**

**TCVN 14316:2025**

Xuất bản lần 1

**DỊCH VỤ VẬN TẢI – LOGISTICS ĐÔ THỊ – HƯỚNG DẪN  
XÁC ĐỊNH HẠN CHẾ TIẾP CẬN TRUNG TÂM THÀNH  
PHỐ**

*Transport service – City logistics – Guideline for the definition of limited access to city  
centers*

**HÀ NỘI – 2025**

## **Lời nói đầu**

TCVN 14316:2025 được xây dựng trên cơ sở tham khảo EN 14892:2005 Transport service - City logistics - Guideline for the definition of limited access to city centers

TCVN 14316:2025 do Ban kỹ thuật tiêu chuẩn quốc gia TCVN/TC 344 Logistics đổi mới biên soạn, Viện Tiêu chuẩn Chất lượng Việt Nam đề nghị, Ủy ban Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng Quốc gia thẩm định, Bộ Khoa học và Công nghệ công bố.

# **Dịch vụ vận tải – Logistics đô thị – Hướng dẫn xác định hạn chế tiếp cận trung tâm thành phố**

*Transport service – City logistics – Guideline for the definition of limited access to city centers*

## **1 Phạm vi áp dụng**

Tiêu chuẩn này mô tả những hạn chế có thể có đối với việc tiếp cận các đô thị có trung tâm thành phố, khu mua sắm và các khu vực khép kín khác, đồng thời cung cấp hướng dẫn về các yếu tố liên quan nhằm tạo giao diện giữa các công ty vận tải hàng hóa và chính quyền địa phương để làm cho việc lập kế hoạch và vận hành giao thông hiệu quả hơn, ngăn chặn tình trạng tắc nghẽn trong khu vực và bảo vệ môi trường đô thị.

Tiêu chuẩn này là bộ quy phạm thực hành tốt và có thể được áp dụng khi việc vận tải hiệu quả và bảo vệ môi trường đòi hỏi phải có những hạn chế.

## **2 Tài liệu viện dẫn**

Tiêu chuẩn này không có tài liệu viện dẫn.

## **3 Thuật ngữ và định nghĩa**

Trong tiêu chuẩn này sử dụng các thuật ngữ và định nghĩa sau:

### **3.1**

#### **Logistics đô thị (city logistics)**

Thuật ngữ chuyên môn cho việc quản lý và kiểm soát các hoạt động vận tải ở các đô thị lớn có khu mua sắm.

## **4 Nội dung và cấu trúc**

### **4.1 Khuyến nghị chung**

Nếu các hạn chế được đưa ra và/hoặc thực thi ở các thành phố hoặc khu vực khép kín khác thì các hạn chế đó phải được thiết kế bằng cách sử dụng các yếu tố và hạn chế sau:

- trọng lượng và kích thước của xe;
- khung thời gian;

## **TCVN 14316:2025**

- kết cấu kỹ thuật của xe:
  - động cơ;
  - hệ thống treo;
- hiệu suất xe:
  - sử dụng công suất;
  - tiếng ồn;
- hệ thống thanh toán:
  - hệ thống thu phí;
  - phí đỗ xe;
- lợi ích cho xe chuyên dụng:
  - sử dụng cơ sở hạ tầng đặc biệt như làn đường xe buýt;
  - khu vực tải đặc biệt.

### **4.2 Trọng lượng và kích thước của xe**

Nếu các giới hạn hạn chế về trọng lượng và kích thước của xe được đưa ra và/hoặc thực thi tại các thành phố hoặc khu vực khép kín khác thì các hạn chế đó phải dựa trên các quy định pháp luật hiện hành.

### **4.3 Khung thời gian**

Nếu các giới hạn hạn chế về khung thời gian hoạt động của phương tiện trong một khu vực cụ thể được đưa ra và/hoặc thực thi tại các thành phố hoặc khu vực khép kín khác, thì các hạn chế đó nên được quy định như sau:

- thời điểm bắt đầu và kết thúc hạn chế đó phải được xác định theo đơn vị thời gian.
- trong trường hợp có các tình huống đặc biệt như tai nạn, tắc đường, ..., thì không nên áp dụng các hạn chế thời gian đó.
- các hạn chế nên được đo lường theo thời gian được hiệu chuẩn bởi một nguồn chính thức, ví dụ như truyền hình, radio, ...

### **4.4 Kết cấu kỹ thuật của xe**

#### **4.4.1 Động cơ**

Nếu các giới hạn hạn chế về động cơ được đưa ra và/hoặc thực thi ở các đô thị và khu vực khác thì hạn chế đó phải tham chiếu đến các quy định pháp luật hiện hành.

Có thể áp dụng các hạn chế đặc biệt đối với các loại xe sử dụng nguồn năng lượng thay thế khi được pháp luật cho phép.

#### **4.4.2 Hệ thống treo**

Nếu các giới hạn hạn chế về hệ thống treo được đưa ra và/hoặc thực thi tại các thành phố và khu vực khác thì hạn chế đó phải đề cập đến hệ thống treo lò xo hoặc hệ thống treo khí nén.

## 4.5 Hiệu suất xe

### 4.5.1 Sử dụng công suất

Nếu các giới hạn hạn chế về khả năng sử dụng công suất được đưa ra và/hoặc thực thi tại các thành phố hoặc khu vực khép kín khác thì các hạn chế đó phải được đề cập trong Ví dụ 1 như sau:

#### a) Tổng công suất sử dụng

Hạn chế này được định nghĩa là mức sử dụng tối thiểu của tải trọng xe được đo bằng trọng lượng, thể tích hoặc sức chứa sàn. Luôn có thể lựa chọn giữa trọng lượng và/hoặc thể tích và/hoặc sức chứa sàn. Hạn chế này sẽ được tính theo tỷ lệ phần trăm tối thiểu được đo như sau:

$$\text{Tỷ lệ phần trăm tối thiểu} = 100 \times \text{Tải trọng tối đa trên tuyến đường cụ thể} / \text{Tải trọng tối đa của xe}$$

#### b) Tỷ lệ sử dụng công suất cụ thể

Hạn chế này được định nghĩa là mức sử dụng tối thiểu của tải trọng xe được đo bằng trọng lượng, thể tích hoặc sức chứa sàn. Luôn có thể lựa chọn giữa trọng lượng và/hoặc thể tích và/hoặc sức chứa sàn. Hạn chế này sẽ được tính theo tỷ lệ phần trăm tối thiểu được đo như sau:

$$\text{Tỷ lệ phần trăm tối thiểu} = 100 \times \text{Tổng tải trọng giao hoặc nhận trong khu vực hạn chế} / \text{Tải trọng tối đa của xe}$$

Đo lường giới hạn trọng lượng nên được thực hiện trên cầu cân hoặc là tổng của phép đo nhỏ hơn, ví dụ trọng lượng trục, đơn vị, xe collie, ... Đo lường giới hạn thể tích hoặc sức chứa sàn nên được đo bằng các loại thiết bị khác nhau ví dụ như thước. Thiết bị đo lường này nên được hiệu chuẩn vào hệ thống công cộng để đo trọng lượng và đo lường.

Đối với cả a) và b), chủ xe phải duy trì hệ thống kiểm soát và kiểm toán để đảm bảo tuân thủ các hạn chế. Cả kiểm toán viên công và tư đều có thể kiểm tra.

### 4.5.2 Tiếng ồn

Nếu các giới hạn hạn chế về tiếng ồn phát ra từ xe được đưa ra và/hoặc thực thi ở các đô thị hoặc khu vực khép kín khác thì các hạn chế này phải được xác định là giới hạn tiếng ồn được cung cấp bằng các phép đo theo ISO 362 và ISO 5130.

Các giá trị ngưỡng khác nhau phải được cung cấp cho ban ngày và ban đêm (bao gồm định nghĩa của cả hai thuật ngữ bằng cách cung cấp dữ liệu thời gian chính xác).

## 4.6 Hệ thống thanh toán

### 4.6.1 Hệ thống thu phí

Nếu các giới hạn hạn chế về hiệu suất của một phương tiện được đưa ra và/hoặc thực thi tại các thành phố hoặc các khu vực khép kín khác, thì có thể áp dụng hệ thống thu phí cho các phương tiện với mức phí khác nhau cho các phương tiện tuân thủ các hạn chế và mức phí cao hơn cho các phương tiện không tuân thủ các hạn chế. Nếu hệ thống thu phí được thực thi, thì cần phổ biến các biểu giá cụ thể theo các khuyến nghị trong Điều 5.

### 4.6.2 Phí đỗ xe

Nếu các giới hạn hạn chế về hiệu suất của một phương tiện được đưa ra và/hoặc thực thi tại các thành phố hoặc các khu vực khép kín khác, thì có thể áp dụng hệ thống giá đỗ xe cho các phương tiện với các mức giá khác nhau cho các phương tiện tuân thủ các hạn chế và mức phí cao hơn cho các phương tiện không tuân thủ các hạn chế. Nếu các hệ thống như vậy được thực thi, thì các mức giá cụ thể sẽ được phổ biến theo các khuyến nghị trong Điều 5.

#### **4.7 Lợi ích cho xe chuyên dụng**

Nếu các giới hạn hạn chế về hiệu suất của một phương tiện được đưa ra và/hoặc thực thi tại các thành phố hoặc các khu vực khép kín khác, thì có thể áp dụng các hệ thống ưu đãi đặc biệt cho các phương tiện tuân thủ các quy tắc. Nếu các hệ thống như vậy được thực thi, thì các mức phí cụ thể phải được phổ biến theo các khuyến nghị trong Điều 5. Các lợi thế đó có thể là ví dụ "Các phương tiện tuân thủ các hạn chế có thể có quyền đặc biệt để sử dụng loại cơ sở hạ tầng cụ thể, tức là làn xe buýt, khu vực bốc xếp hàng hóa đặc biệt, ...". Nếu các hệ thống như vậy được thực thi, thì các mức phí cụ thể phải được phổ biến theo các khuyến nghị trong Điều 5.

### **5 Thông tin cho công chúng**

Thông tin về bất kỳ hạn chế nào cũng phải được cung cấp cho công chúng bằng cách sử dụng các quy định trong Điều 4 của tiêu chuẩn này. Khu vực có hiệu lực của các hạn chế phải được xác định rõ ràng trên bản đồ hoặc bằng cách xác định ranh giới theo tên đường phố..

Mọi người phải có quyền truy cập thông tin thông qua ít nhất là hai trong các nguồn sau:

- Internet có tham chiếu đến Tiêu chuẩn này trong các công cụ tìm kiếm;
- IRU (Liên minh vận tải đường bộ quốc tế);
- Truyền thông quốc gia.

**Tài liệu tham khảo**

- [1] ISO 362, *Acoustics – Measurement of noise emitted by accelerating road vehicles – Engineering method* (Âm học – Đo tiếng ồn phát ra từ phương tiện giao thông đường bộ tăng tốc – Phương pháp kỹ thuật)
- [2] ISO 5130, *Acoustics - Measurement of noise emitted by stationary road vehicles - Survey method* (Âm học - Đo tiếng ồn do phương tiện giao thông đường bộ phát ra khi đỗ - Phương pháp điều tra).
- [3] TCVN 13199 (CEN/TR 14310), *Dịch vụ vận chuyển hàng hoá – Khai báo và báo cáo hoạt động môi trường trong chuỗi vận tải hàng hoá.*
-