

Hà Nội, ngày 20 tháng 7 năm 2023

BÁO CÁO

Thuyết minh, tổng hợp ý kiến tham gia trong quá trình xây dựng Dự thảo sửa đổi, bổ sung Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 66:2013/BGTVT về trạm kiểm tra tải trọng xe

I. KHÁI QUÁT CHUNG

1. Hiện trạng hệ thống đường bộ Việt Nam

Mạng lưới đường bộ Việt Nam đang khai thác có tổng chiều dài khoảng 630.200km, trong đó có: 154 quốc lộ, dài 24.598km và 16 đường bộ cao tốc, dài 1.163km do Bộ Giao thông vận tải (GTVT) quản lý; 28.142km đường tỉnh, 57.137km đường huyện, 483.312km đường xã trở xuống và 27.688km đường đô thị, do địa phương quản lý; 8.046km đường chuyên dùng do các tổ chức, doanh nghiệp quản lý. Việc tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông (KCHTGT) có trọng tâm, trọng điểm, đã góp phần tái cơ cấu hợp lý lĩnh vực vận tải, bảo đảm tối đa việc kết nối hài hoà các phương thức vận tải, phát huy thế mạnh của từng phương thức, làm giảm chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả, chất lượng dịch vụ vận tải, qua đó nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế, đảm nhận vai trò chủ yếu trong kết nối vùng miền và quốc tế.

2. Quá trình kiểm soát tải trọng phương tiện

2.1. Chỉ đạo của Chính phủ:

Thủ tướng Chính phủ đã có chỉ đạo tại Công điện số 95/CĐ-TTg ngày 10/01/2013 và Công điện số 1966/CĐ-TTg ngày 19/11/2013 về chấn chỉnh tình trạng phương tiện vận tải đường bộ vi phạm chở hàng quá tải trọng và tăng cường kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ.

Ngày 19/4/2023, Thủ tướng Chính phủ tiếp tục có Chỉ thị số 10/CT-TTg về tăng cường công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong tình hình mới

2.2. Công tác phối hợp giữa Bộ GTVT và Bộ Công an trong kiểm soát tải trọng phương tiện:

Ngày 21/11/2013, liên Bộ Công an - Bộ Giao thông vận tải có Kế hoạch số 12593/KHPH-BGTVT-BCA về phối hợp thực hiện kiểm soát, xử lý vi phạm chở hàng vượt quá tải trọng của xe ô tô; theo số liệu trong Báo cáo số 305/BC-BCA-BGTVT, ngày 01/9/2016 của Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công an về “Tổng kết thực hiện Kế hoạch số 12593/KHPH-BGTVT-BCA về phối hợp thực hiện tuần tra kiểm soát, xử lý hành vi vi phạm chở hàng quá tải trọng của ô tô vận chuyên hàng hóa trên đường bộ và phương hướng nhiệm vụ trong thời gian tới”, số lượng xe quá tải đã giảm còn khoảng gần 10%. Kết quả công tác kiểm soát tải trọng xe (KSTTX) nêu trên có được nhờ sự vào cuộc của cả hệ thống

chính trị, sự phối hợp chặt chẽ của Bộ Công an với Bộ Giao thông vận tải, trong đó có vai trò đóng góp rất lớn về biện pháp KSTTX bằng hệ thống 64 Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động và 02 Trạm kiểm tra tải trọng xe (KTTTX) cố định, đặt trên hệ thống quốc lộ, các trục đường bộ có nhiều xe tải lưu thông.

3. Đánh giá kết quả công tác KTTTX:

- Giai đoạn từ tháng 4/2014 đến tháng 8/2016: Các Trạm KTTTX lưu động đã dừng kiểm tra 1.431.210 lượt xe ô tô, phát hiện và lập biên bản 165.595 trường hợp vi phạm (vi phạm quá tải: 147.733 trường hợp, vi phạm kích thước thùng xe: 7.196 trường hợp, vi phạm khác: 10.666 trường hợp và cắt thành thùng trực tiếp là 926 xe); xử phạt hành chính nộp Kho bạc Nhà nước 959 tỷ đồng, tước quyền sử dụng giấy phép lái xe 69.600 trường hợp. Số lượng xe quá tải đã giảm còn khoảng gần 10%.

- Giai đoạn từ cuối năm 2016 đến năm 2020: Thanh tra giao thông đã sử dụng Trạm KTTTX lưu động, cố định và cân xách tay đã tiến hành kiểm tra 1.385.114 xe, trong đó có 123.511 xe vi phạm, tước 43.441 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc Nhà nước 1.169 tỷ đồng. Riêng năm 2020, các trạm KTTTX lưu động, cố định trên cả nước đã kiểm tra 134.588 xe, trong đó có 14.392 xe vi phạm, tước 5.452 giấy phép lái xe, xử phạt nộp Kho bạc Nhà nước 162,4 tỷ đồng.

- Năm 2021, các Trạm KTTTX lưu động, cố định; Thanh tra các Sở GTVT và Công chức Thanh tra các Cục QLDB sử dụng cân xách tay đã tiến hành kiểm tra 73.955 xe, trong đó có 9.222 xe vi phạm, tước 2.783 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước 85,44 tỷ đồng .

- Năm 2022, từ đầu năm đến nay các Trạm KTTTX lưu động, Thanh tra các Sở GTVT và Công chức Thanh tra các Khu QLDB sử dụng cân xách tay đã tiến hành kiểm tra 89.349 xe, trong đó có 14.204 xe vi phạm, tước 2.244 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước 82,87 tỷ đồng.

Tuy nhiên kết quả nêu trên chưa phản ánh hết được tình trạng xe quá tải lưu thông trên các tuyến đường, trên thực tế còn rất nhiều phương tiện coi nới kích thước thành thùng, chở hàng quá khổ giới hạn, quá tải trọng chưa được phát hiện, xử lý do lực lượng chức năng còn mỏng, các chủ xe, lái xe tìm mọi cách để trốn tránh, lưu thông vào ban đêm nhằm qua mặt lực lượng chức năng.

Mặc dù Bộ GTVT có nhiều chỉ đạo, Cục ĐBVN đưa ra nhiều giải pháp, tăng cường đôn đốc, tuyên truyền trong công tác kiểm soát tải trọng xe, nhưng tình trạng xe quá tải tái diễn nhiều trên các quốc lộ chính (QL): QL.1, QL.2, QL.3, QL.5, QL.6, QL.9, QL.10, QL.14, QL.17, QL.18, QL.19, QL.20, QL.31, QL.32, QL.37, QL.38, QL.39, QL.51, QL.70, QL.279, đường Hồ Chí Minh, đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, đường cao tốc Pháp Vân - Ninh Bình, Đại lộ Thăng Long (Hà Nội) ..., đường địa phương nơi có các mỏ vật liệu xây dựng, mỏ quặng, nhà máy xi măng, khu công nghiệp, bến thủy nội địa... tình trạng xe sang tải, dồn tải xung quanh khu vực các cảng nhỏ, bến thủy nội địa... Một số doanh nghiệp có xe vi phạm khi bị kiểm tra thường tìm mọi cách né tránh, giấu

xe, cho người theo dõi Tổ KTTTX hoặc khi bị kiểm tra thì không chấp hành như đóng cửa xe bỏ đi, lôi kéo nhiều người chống đối, gây rối, cản trở các lực lượng làm công tác kiểm soát tải trọng phương tiện...

Hoạt động của hệ thống các trạm KTTTX lưu động, cố định trong những năm qua, đặc biệt giai đoạn từ năm 2014 đến năm 2016 rất hiệu quả. Tuy nhiên sau khoảng 04 năm đưa vào sử dụng đã bộc lộ có một số hạn chế như: Hệ thống thiết bị cân không bền vững, các trạm KTTTX lưu động không kiểm soát được toàn bộ số xe quá tải qua Trạm (chỉ những xe mà lực lượng chức năng nghi ngờ có dấu hiệu vượt quá tải trọng mới được yêu cầu đưa vào cân kiểm tra tải trọng, Trạm không hoạt động thường xuyên và bị hạn chế bởi thời tiết như mưa bão; xe quá tải vượt Trạm khi lực lượng chức năng nghỉ, thay ca hoặc lái xe cố tình cho xe vượt Trạm).

4. Đánh giá hiệu quả các mô hình Trạm KTTTX:

4.1. Trạm Kiểm tra tải trọng xe cố định 2 cấp cân

- Trên cả nước có 2 trạm KTTTX cố định đã được Bộ GTVT cho phép thí điểm xây dựng và đưa vào hoạt động là trạm Quảng Ninh đi vào hoạt động từ tháng 6/2010 và trạm Dầu Giây (Đồng Nai) từ tháng 3/2009 (nay đã dừng hoạt động).

- Sau một thời gian thực hiện thí điểm hoạt động của hai trạm KTTTX cố định, bước đầu đã góp phần vào công tác giáo dục, tuyên truyền ý thức chấp hành pháp luật về quản lý tải trọng xe; hạn chế và ngăn chặn những hành vi vi phạm quy định về tải trọng và khô giới hạn đường bộ, hạn chế xe chở quá tải lưu hành trên các tuyến quốc lộ. Trực tiếp phát hiện và xử phạt hàng nghìn lượt xe vi phạm, nộp nhà nước hàng trăm tỷ đồng. Tuy nhiên, tình hình xe quá tải hoạt động vẫn diễn biến phức tạp.

- Bộ máy quản lý, vận hành và xử lý vi phạm tại Trạm lên tới gần 60 người, bao gồm nhân sự làm nhiệm vụ quản lý, vận hành của Trạm Dầu Giây là 35 người, lực lượng chức năng xử lý vi phạm (Thanh tra giao thông, Cảnh sát giao thông, Kiểm soát quân sự) của tỉnh Đồng Nai 22 người.

- Chi phí duy trì hoạt động và bảo trì Trạm hàng năm lớn (hơn 5 tỷ đồng mỗi năm), chưa kể sửa chữa đột xuất.

- Ngày 17/7/2013, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã chỉ đạo tạm dừng triển khai thiết kế 11 Trạm KTTTX thuộc dự án đầu tư xây dựng 11 Trạm KTTTX giai đoạn 2013-2015 (QH1502); triển khai thiết kế mẫu Trạm KTTTX tốc độ cao theo các tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành; đánh giá lại hiệu quả của các Trạm KTTTX cố định và lập điều chỉnh Quy hoạch tổng thể trạm kiểm tra tải trọng xe trên đường bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

4.2. Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động

Hiện nay, 62 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương được trang cấp 63 Trạm KTTTX lưu động (sử dụng bộ cân KTTTX lưu động được Bộ Tài chính điều chuyển từ Đề án KTTTX của Bộ GTVT; Hải Dương 02 Trạm), tuy nhiên đến thời điểm hiện tại số Trạm còn hoạt động là 46 Trạm; số Trạm dừng hẳn

hoặc tạm dừng do đang sửa chữa, chờ phụ tùng thay thế hoặc không có nhân lực vận hành là 18 Trạm (Hung Yên, Bắc Kạn, Điện Biên, Sơn La, Phú Thọ, Đắk Lắk, Đắk Nông, Phú Yên, Đồng Nai, Bà Rịa Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh, Long An, Tiền Giang, Đồng Tháp, Cần Thơ, Kiên Giang, An Giang). Nguyên nhân: Do UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đang triển khai thực hiện Nghị định 62/2020/NĐ-CP ngày 01/6/2020 của Chính phủ về vị trí việc làm và biên chế công chức, tại các Sở GTVT biên chế lực lượng Thanh tra giao thông của Sở ngày càng giảm dẫn đến lực lượng Thanh tra giao thông không đủ người để thực hiện công tác KSTTX, một số địa phương có văn bản báo cáo, xin ý kiến Bộ GTVT và Tổng cục ĐBVN cho giải thể Trạm KTTTX lưu động và trả lại bộ cân KTTTX lưu động cho Bộ GTVT, Tổng cục ĐBVN, như Đắk Lắk, Đắk Nông, Bắc Kạn; Tổng cục ĐBVN đã hướng dẫn một số địa phương trước mắt giao cho Thanh tra Sở sử dụng Trạm KTTTX lưu động tương tự như các bộ cân lưu động khác

- Trong số 46 Trạm đang hoạt động thì hàng ngày có rất nhiều Trạm mất kết nối tín hiệu, dữ liệu hoạt động về Phần mềm KTTTX của Tổng cục ĐBVN (trong khi Trạm vẫn hoạt động cân, xuất Phiếu cân, xử lý vi phạm bình thường) như phản ánh của Thanh tra Sở GTVT TP Hồ Chí Minh tại văn bản số 1333/TTS-TMTH ngày 17/8/2022.

Đánh giá thực trạng Trạm KTTTX lưu động: Các trạm KTTTX lưu động hoạt động rất hiệu quả, tuy nhiên chi phí hoạt động và nhân sự khá cao. Tuy nhiên Trạm không bền vững, không kiểm soát được toàn bộ số xe quá tải qua Trạm (chỉ những xe mà lực lượng chức năng nghi ngờ có dấu hiệu vượt quá tải trọng mới được yêu cầu đưa vào cân kiểm tra tải trọng, Trạm không hoạt động thường xuyên và bị hạn chế bởi thời tiết như mưa bão; xe quá tải vượt Trạm khi lực lượng chức năng nghi, thay ca hoặc lái xe cố tình cho xe vượt Trạm).

4.3. Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định, tự động (do JICA tài trợ)

- Hệ thống cân kiểm tra tải trọng xe cố định một cấp cân với công nghệ Load Cell - Wim lắp đặt tại đoạn Km78/QL.5 đã đưa vào hoạt động, được thử nghiệm, theo dõi từ cuối năm 2015, và chính thức thí điểm xử phạt VPHC từ dữ liệu thu được kể từ 00h00 ngày 15/8/2020. Tổng cục ĐBVN đã tổ chức họp tổng kết công tác thí điểm và báo cáo Bộ GTVT tại văn bản số 4945/BC-TCĐBVN ngày 15/8/2022. Theo đó:

+ Sau 16,5 tháng hoạt động thí điểm tổng số xe tải cân kiểm tra 495.178 lượt xe, có 597 lượt xe (bằng 0,12%) vi phạm vượt khối lượng toàn bộ mức bị xử phạt theo quy định; Tỷ lệ số lượt xe tải vi phạm bình quân trên ngày là 1,5 lượt xe (đã trừ thời gian dừng hoạt động do giãn cách phòng chống dịch Covid19);

+ Việc đưa 02 bộ cân KTTTX tại Km78+830/QL.5(T) vào hoạt động thí điểm đã mang lại hiệu quả rất cao trong công tác kiểm soát xe quá tải trên QL.5; tỉ lệ bình quân số lượt xe tải vi phạm mức bị xử phạt trên số lượt xe đã cân giảm từ 6,9% xuống còn 0,12% (giảm 57,5 lần). Tỷ lệ số lượt xe tải vi phạm bình quân trên ngày giảm từ 176 lượt xe trên ngày xuống còn 1,5 lượt xe/ngày (giảm 117,3

lần). Mức độ vi phạm không cao, chủ yếu vi phạm vượt khối lượng toàn bộ cho phép (tổng tải trọng) ở mức trên 10% đến 30%;

+ Phát hiện và xử lý, ngăn chặn được các xe có trục phụ có cơ cấu nâng hạ trục, thực tế khi chờ hàng lưu hành trên đường không sử dụng trục phụ (nâng trục phụ lên) nên bị vượt quá tải trọng trục theo quy định tại Điều 16 (Giới hạn tải trọng trục xe) Thông tư 46/2015/TT-BGTVT ngày 07/9/2015. Từ tháng thứ hai trở đi gần như không còn hành vi vi phạm này;

+ Về hành vi vi phạm: Từ tháng thứ hai trở đi (từ ngày 15/9), hành vi vi phạm chủ yếu là vượt quá tải trọng trục, mức từ 20% ÷ dưới 30%, còn một số ít xe vi phạm về khối lượng toàn bộ, chủ yếu là xe các địa phương khác đi qua;

+ Về ý thức chấp hành của các chủ phương tiện: Hầu hết các chủ phương tiện nhận được thông báo vi phạm sau khi được lực lượng chức năng cung cấp các bằng chứng vi phạm đều chấp thuận về kết quả vi phạm và chấp hành quyết định xử phạt;

+ Một số chủ phương tiện còn băn khoăn, vướng mắc đã trực tiếp đến làm việc với Vụ ATGT - Tổng cục ĐBVN; sau khi được xem kết quả cân KTTTX trên phần mềm và hình ảnh, ngày giờ vi phạm, giải thích làm rõ các thắc mắc của chủ xe, hầu hết các chủ xe đều hiểu, công nhận và chấp hành việc xử phạt.

+ Hiệu quả tổng thể về mô hình, công nghệ:

Việc đưa 02 bộ cân KTTTX Km78, QL.5 vào hoạt động thí điểm đã đạt hiệu quả cao, chứng minh hiệu quả của công nghệ cân KTTTX tốc độ cao của Nhật (Công nghệ Load Cell – Wim), kết hợp với phần mềm KSTTX tự động của Tổng cục ĐBVN. Hai bộ cân KTTTX lắp đặt tại Km78+830(T)/QL.5 hoạt động hoàn toàn tự động; đây cũng là bộ cân KTTTX đem lại những ưu điểm, tích cực, hiệu quả sau:

Về kiểm soát tải trọng xe: Giám sát được 100% số lượt xe lưu thông trên đoạn đường đặt thiết bị cân;

+ Hiệu quả về kinh tế: Chi phí cho việc vận hành, khai thác dữ liệu và xử phạt rất thấp, do lực lượng thực hiện tại các đơn vị phối hợp hoạt động kiêm nhiệm và số lượt vi phạm ngày càng ít (1,5 lượt xe/ngày); Chi phí bảo dưỡng, sửa chữa và chi phí kiểm định trong thời gian hoạt động thí điểm do Công ty TANAKA hỗ trợ;

+ So sánh với các Trạm KTTTX cố định trước đây (Dầu Giây và Quảng Ninh); số người tham gia khoảng 70 người, trong đó biên chế lực lượng của Trạm từ 32-37 người (bao gồm nhân viên quản lý, vận hành, bảo vệ, lực lượng chức năng có thẩm quyền dừng xe, lập biên bản vi phạm hành chính); trong khi đó bộ cân KTTTX tự động tại Km78+830/QL.5 sau khi hoàn thiện, dự kiến biên chế khoảng từ 03 đến 05 người (chỉ làm nhiệm vụ quản lý, vận hành, bảo vệ). Giảm rất nhiều chi phí chi cho hoạt động hàng năm, nếu so sánh với chi phí chi hoạt động hàng năm cho Trạm KTTTX cố định không tự động khoảng 5 tỷ đồng/năm thì trạm KTTTX tự động có nhiều ưu việt hơn. Với Trạm KTTTX tự

động, do không cần lực lượng chức năng có thẩm quyền làm việc trực tiếp tại hiện trường (vị trí đặt thiết bị cân) nên đã loại bỏ được tình trạng tiêu cực;

+ Hiệu quả về xã hội: Với hiệu ứng tuyên truyền từ những lái xe, chủ xe vi phạm bị phát hiện, xử phạt, tình trạng xe quá tải nhanh chóng được ngăn chặn, chấm dứt, tạo hiệu ứng tích cực trong xã hội nói chung và việc chấp hành các quy định của pháp luật về giao thông đường bộ nói riêng.

- Ngoài ra, đến thời điểm hiện tại việc áp dụng các bộ cân KTTTX tốc độ cao một cấp cân (tương tự các bộ cân lắp đặt tại Km78/QL.5) đã được triển khai tại một số dự án như: Dự án đầu tư xây dựng QL.1 đoạn tránh TP. Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai theo hình thức hợp đồng BOT; Dự án cao tốc Nội Bài - Lào Cai (lắp đặt trên 02 làn vào tại làn dành cho xe tải tại Trạm thu phí Phố Lu), Dự án ĐTXD Trạm cân cố định tốc độ cao 01 cấp cân trên đường DT.741, tỉnh Bình Dương, Dự án Hệ thống các Trạm kiểm tra tải trọng xe tự động trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh, Hệ thống cân kiểm tra tải trọng xe tự động của một số Chủ đầu tư quản lý, khai thác đường cao tốc như VEC, VIDIFI...

- Cục Đường bộ Việt Nam cũng đã nghiên cứu một số tài liệu liên quan đến công nghệ và mô hình cân KTTTX cố định như Thông tư số 23/2013/TT-BKHCN ngày 26/9/2013 của Bộ Khoa học và Công nghệ quy định về đo lường đối với phương tiện đo nhóm 2 (đã được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số 07/2019/TT-BKHCN ngày 26/7/2019); ĐLVN 48 : 2015 Cân kiểm tra tải trọng xe cơ giới – Quy trình kiểm định (Weighing scale for load control of vehicles Verification procedure); ĐLVN 225 : 2015 Cân kiểm tra tải trọng xe cơ giới – Quy trình thử nghiệm (Weighing scale for load control of vehicles Testing procedure); OIML R134-1: International Recommendation - Automatic instruments for weighing road vehicles in motion and measuring axle loads. Part 1: Metrological and technical requirements -Tests, Edition 2006 (E). (Khuyến nghị quốc tế - Cân tự động để cân xe di động và cân tải trọng trục. Phần 1: Yêu cầu kỹ thuật và đo lường - thử nghiệm, bản 2006); OIML R134-2: International Recommendation - Automatic Instruments for weighing road vehicles in motion. Total vehicle weighing. Part 2: Test Report Format, Edition 2004 (E) (Khuyến nghị quốc tế - Cân tự động để cân xe di động. Cân toàn bộ xe. Phần 2: Mẫu báo cáo thử nghiệm, bản 2004); COST 323: European WIM Specification, Version 3.0 - August 1999 – European cooperation in Science and Technology (Chỉ dẫn kỹ thuật cân động (WIM) châu Âu, bản 3.0, tháng 8/1999 - Cơ quan hợp tác châu Âu về khoa học và công nghệ); ASTM E1318-2009: A Standard Specification for Highway Weigh-in-Motion (WIM) Systems with User Requirements and Test Method (Chỉ dẫn tiêu chuẩn đối với hệ thống cân động (WIM) về yêu cầu sử dụng và phương pháp thử, bản 2009 - Hiệp hội thí nghiệm và vật liệu Mỹ). Ngoài ra, Cục Đường bộ Việt Nam cũng đã tham khảo kinh nghiệm KTTTX của một số nước như Nhật Bản, Séc, Hà Lan, Hàn Quốc, Mỹ và nhận thấy, các nước đã từng bước ứng dụng KTTTX tự động và ngày càng ở mức tự động hóa cao.

- Từ những nhận xét, đánh giá trên cho thấy việc đầu tư, lắp đặt các hệ thống cân kiểm tra tải trọng xe tự động trên đường bộ để tiến hành xử phạt

“gián tiếp” là cần thiết nhằm từng bước khắc phục và giảm thiểu tình trạng xe quá tải trọng lưu thông. Hệ thống cân KTTTX tự động nếu được áp dụng sẽ tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về KTTTX trên đường bộ, nhất là các quốc lộ trọng điểm, đường cao tốc và các đoạn đường bộ khác có nhiều xe tải lưu thông.

- Tuy nhiên do QCVN 66:2013/BGTVT chưa có quy định về mô hình Trạm KTTTX cố định tự động 01 cấp cân tốc độ cao nên việc đầu tư, lắp đặt các hệ thống cân KTTTX tự động trên đường bộ chưa có cơ sở. Do vậy, Bộ Giao thông vận tải đã giao Cục Đường bộ Việt Nam là Cơ quan chủ trì thực hiện nhiệm vụ xây dựng sửa đổi, bổ sung QCVN 66:2013/BGTVT về trạm kiểm tra tải trọng xe (mã số nhiệm vụ QC2311) tại Quyết định số 683/QĐ-BGTVT ngày 06/6/2023. Việc sửa đổi, bổ sung QCVN 66:2013/BGTVT theo hướng giữ nguyên các quy định hiện hành về Trạm KTTTX cố định, lưu động, chỉ bổ sung các quy định về KTTTX tự động như: khái niệm, yêu cầu thiết kế, yêu cầu về kết cấu hạ tầng lắp đặt, bố trí biển báo hiệu, hệ thống phần mềm, hệ thống thiết bị... Việc xây dựng, ban hành QCVN về Trạm KTTTX (sửa đổi, bổ sung QCVN 66:2013/BGTVT) là cơ sở quan trọng để cấp thẩm quyền xem xét, cho phép đầu tư, lắp đặt, đưa vào sử dụng hệ thống cân KTTTX tự động 01 cấp cân nhằm phát hiện và xử lý vi phạm về tải trọng xe, góp phần bảo đảm an toàn giao thông và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông.

II. CƠ SỞ PHÁP LÝ VÀ QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ THẢO SỬA ĐỔI, BỔ SUNG QUY CHUẨN KỸ THUẬT QUỐC GIA QCVN 66:2013/BGTVT

1. Cơ sở pháp lý

- Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;
- Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật ngày 29 tháng 6 năm 2006;
- Nghị định số 127/2007/NĐ-CP ngày 01 tháng 8 năm 2007 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật;
- Nghị định số 56/2022/NĐ-CP ngày 24 tháng 8 năm 2022 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;
- Quyết định số 1218/QĐ-BGTVT ngày 23/9/2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Đường bộ Việt Nam;
- Quyết định số 863/QĐ-BGTVT ngày 06/06/2023 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Cơ quan chủ trì thực hiện nhiệm vụ cập nhật, bổ sung, xây dựng mới tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật của Bộ Giao thông vận tải năm 2023 (bổ sung lần 2).

2. Quan điểm xây dựng

Tổ chức nghiên cứu, tổng kết, đánh giá việc đầu tư xây dựng, tổ chức thực hiện và kết quả KTTTX theo mô hình Trạm KTTTX cố định, Trạm KTTTX lưu

động, cân xách tay được quy định tại QCVN 66:2013/BGTVT; làm rõ các kết quả đạt được, ưu điểm, hạn chế trong quá trình thực hiện.

- Tổng kết hoạt thí điểm KTTTX bằng phương pháp cân tự động với các bộ cân KTTTX cố định tự động lắp đặt tại Km78+830(T)/QL5, đặc biệt là hiệu quả trong công tác kiểm soát tải trọng xe khi đưa 02 bộ cân KTTTX tại Km78+830/QL.5(T) vào hoạt động (kết quả cho thấy việc thí điểm đã mang lại hiệu quả rất cao trong công tác kiểm soát xe quá tải trên QL.5; tỉ lệ bình quân số lượt xe tải vi phạm mức bị xử phạt trên số lượt xe đã cân giảm từ 6,9% xuống còn 0,12% (giảm 57,5 lần). Tỉ lệ số lượt xe tải vi phạm bình quân trên ngày giảm từ 176 lượt xe trên ngày xuống còn 1,5 lượt xe/ngày (giảm 117,3 lần). Mức độ vi phạm không cao, chủ yếu vi phạm vượt khối lượng toàn bộ cho phép (tổng tải trọng) ở mức trên 10% đến 30%...).

- Tổng hợp tình hình đầu tư xây dựng các Trạm KTTTX của các địa phương và các khó khăn, vướng mắc cần tháo gỡ, nhất là các khó khăn về cơ sở pháp lý, các mô hình tiên tiến chưa được quy định trong QCVN 66:2013/BGTVT.

Căn cứ nội dung trên, Cục ĐBVN đã dự thảo Thông tư ban hành Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về Trạm kiểm tra tải trọng xe (sửa đổi, bổ sung QCVN 66:2013/BGTVT) theo hướng:

a) Cơ bản kế thừa, giữ nguyên các quy định còn phù hợp của QCVN 66:2013/BGTVT, chỉ chỉnh sửa, bổ sung một số nội dung, câu chữ, diễn đạt cho rõ ràng, dễ áp dụng hơn.

b) Bổ sung, cập nhật các cơ sở, tài liệu viện dẫn, tổ chức giao thông, hệ thống báo hiệu giao thông... cho đầy đủ, chính xác, phù hợp với quy định hiện hành.

c) Bổ sung các nội dung về mô hình Trạm KTTTX tự động:

- Bổ sung Trạm KTTTX tự động: là trạm được trang bị, lắp đặt hệ thống cân động để kiểm soát và xử lý xe vi phạm quá tải trọng không có sự can thiệp của người vận hành trong quá trình cân.

- Bổ sung Quy mô và mô hình chung của trạm KTTTX tự động bao gồm:

- + Các bộ phận tối thiểu đối với trạm KTTTX tự động;
- + Các bộ phận lựa chọn thêm của trạm KTTTX tự động;
- + Sơ đồ minh họa tổng thể mô hình trạm KTTTX tự động;
- + Thiết bị của mô hình cân KTTTX tự động;
- + Nguyên lý hoạt động của Trạm KTTTX tự động;
- + Nguyên tắc lựa chọn vị trí đặt trạm KTTTX cố định và trạm KTTTX tự động, trong đó ưu tiên bố trí trên đường cao tốc, đoạn tuyến quốc lộ và đường bộ cân KTTTX theo tình hình giao thông thực tế; ưu tiên bố trí tại trạm thu phí hoặc gần trạm thu phí và các vị trí phù hợp để tận dụng cơ sở hạ tầng sẵn có, tiết kiệm chi phí đầu tư, bảo đảm an toàn thiết bị được lắp đặt;

- + Sửa đổi, bổ sung các quy định về yêu cầu thiết kế của các Trạm KTTTX; quy trình kiểm tra tải trọng và kích thước xe;
- + Sửa đổi, bổ sung các quy định về yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng, trong đó bổ sung mới các yêu cầu của Trạm KTTTX tự động;
- + Sửa đổi, bổ sung các quy định về yêu cầu đối với hệ thống báo hiệu của các Trạm KTTTX;
- + Bổ sung các quy định về yêu cầu đối với hệ thống thiết bị trạm KTTTX tự động như yêu cầu đối với hệ thống thiết bị tại vùng cân, hệ thống thiết bị khai thác dữ liệu cân KTTTX tự động và yêu cầu đối với hệ thống, thiết bị khác

d) Điều chỉnh, bổ sung các quy định về quản lý và tổ chức thực hiện:

- Sửa đổi, bổ sung các quy định về quản lý: các yêu cầu của Trạm kiểm tra tải trọng xe khi đưa vào hoạt động như đáp ứng Quy chuẩn Trạm kiểm tra tải trọng xe; có bộ máy và nhân sự trực tiếp quản lý, vận hành trạm KTTTX; được cơ quan có thẩm quyền công bố đưa vào sử dụng...

- Sửa đổi, bổ sung các quy định về tổ chức thực hiện: bổ sung quy định về quản lý, chứng nhận sản phẩm; làm rõ trách nhiệm của Cục Đường bộ Việt Nam, Sở GTVT, người quản lý, sử dụng trạm KTTTX; quy định về chuyển tiếp đối với các Trạm KTTTX đang hoạt động trước ngày Quy chuẩn này có hiệu lực được tiếp tục duy trì hoạt động nhưng phải rà soát, hoàn thiện đáp ứng yêu cầu của Quy chuẩn này trước ngày 01 tháng 01 năm 2026; Trạm KTTTX tự động nhóm 2 đã lắp đặt ở trạm thu phí trên đường cao tốc, đường quốc lộ phải rà soát, hoàn thiện đáp ứng yêu cầu của Quy chuẩn này hoặc cải tạo, nâng cấp để đáp ứng chức năng của Trạm KTTTX tự động nhóm 1 theo yêu cầu quản lý.

III- QUÁ TRÌNH SOẠN THẢO

- Căn cứ Quyết định số 863/QĐ-BGTVT ngày 06/06/2023 của Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường bộ Việt Nam (Cục ĐBVN) đã xây dựng đề cương Dự thảo sửa đổi, bổ sung Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 66:2013/BGTVT về Trạm kiểm tra tải trọng xe (KTTTX) trình Bộ GTVT phê duyệt ngày 08/6/2023.

- Cục ĐBVN đã ban hành Quyết định số 2177/QĐ-CĐBVN thành lập Ban soạn thảo Dự thảo sửa đổi, bổ sung Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 66:2013/BGTVT về trạm KTTTX (dự thảo Quy chuẩn). Trưởng ban soạn thảo đã có văn bản ngày 14/6/2023 phân công các thành viên xây dựng nội dung và thuyết minh dự thảo Quy chuẩn.

- Ngày 16/6/2023, Cục Đường bộ Việt Nam đã có văn bản số 3951/CĐBVN-PCTT gửi các cơ quan, đơn vị, hiệp hội, tổ chức, chuyên gia có kinh nghiệm về công tác KTTTX tham gia đối với Dự thảo Quy chuẩn do Cục ĐBVN chủ trì biên soạn. Đồng thời, Cục ĐBVN đã có văn bản số 4161/CĐBVN-PCTT đề nghị các cơ quan, doanh nghiệp cung cấp một số thông tin về các bộ thiết bị cân KTTTX tự động đã lắp đặt và đưa vào sử dụng ở Việt Nam.

- Cục ĐBVN đã nhận được 52 ý kiến tham gia của các cơ quan, đơn vị đối với Dự thảo Quy chuẩn, trong đó có 32 ý kiến thống nhất với nội dung dự

thảo Quy chuẩn, 20 văn bản có ý kiến tham gia đối với một số nội dung trong dự thảo Quy chuẩn.

- Ban Soạn thảo đã tổ chức tiếp thu các ý kiến tham gia để hoàn thiện dự thảo Quy chuẩn. Ngày 03/7/2023, Lãnh đạo Cục ĐBVN đã chủ trì họp tiếp thu ý kiến tham gia, hoàn thiện dự thảo Quy chuẩn với sự tham gia của đại diện Vụ Khoa học Công nghệ và Môi trường - Bộ GTVT, lãnh đạo và chuyên viên các Phòng tham mưu, các Khu QLDB, Chi cục QLĐTXD, Trung tâm KTĐB; đại diện Viện Khoa học và công nghệ GTVT, Sở GTVT Hà Nội, Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam, Tổng Công ty ĐTVT đường cao tốc Việt Nam, các Công ty: Công ty TNHH Tanaka Scale Việt Nam, Công ty Cổ phần công nghệ - viễn thông Elcom, Văn phòng đại diện Kistler Việt Nam và các thành viên Ban soạn thảo (có Thông báo kết luận số 170/TB-CĐBVN ngày 05/7/2023).

- Cục ĐBVN đã nghiên cứu tiếp thu toàn bộ các ý kiến, tham khảo các tài liệu liên quan hoàn thiện dự thảo Quy chuẩn và trình Bộ GTVT tại Tờ trình số 80/TTr-CĐBVN ngày 10/7/2023.

- Trên cơ sở ý kiến chỉ đạo của Thứ trưởng Bộ GTVT Lê Đình Thọ tại cuộc họp ngày 17/7/2023 về tiếp thu hoàn thiện Dự thảo Quy chuẩn, Cục ĐBVN đã chủ trì, mời các cơ quan tham mưu của Bộ GTVT, Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng và một số cơ quan, đơn vị, tổ chức liên quan họp rà soát, tham gia ý kiến, hoàn thiện Dự thảo Quy chuẩn vào ngày 19/7/2023.

- Căn cứ văn bản tham gia ý kiến và ý kiến góp ý trực tiếp tại các cuộc họp nêu trên, Cục ĐBVN đã phối hợp với Vụ Khoa học Công nghệ và Môi trường (Bộ GTVT) nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện Dự thảo Quy chuẩn (có Dự thảo Quy chuẩn và Bảng so sánh, thuyết minh gửi kèm).

Cục Đường bộ Việt Nam kính báo cáo Bộ Giao thông vận tải./.