

Số: 13367 /BGTVT-ATGT

Hà Nội, ngày 15 tháng 12 năm 2021

V/v tổng kết 05 năm thực hiện Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25/11/2016 của Thủ tướng Chính phủ.

Kính gửi: Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia.

Bộ Giao thông vận tải nhận được văn bản số Kế hoạch số 186/KH-UBATGTQG ngày 12/11/2021 của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia về việc tổng kết 05 năm thực hiện Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25/11/2016 của Thủ tướng Chính phủ về Tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện giao thông. Sau khi rà soát, tổng hợp, Bộ Giao thông vận tải báo cáo như sau:

I. CÔNG TÁC CHỈ ĐẠO ĐIỀU HÀNH

Triển khai Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25 tháng 11 năm 2016 của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành văn bản số 15235/BGTVT-ATGT ngày 20/12/2016 về tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện giao thông; đồng thời ban hành Kế hoạch số 12885/KH-BGTVT ngày 01 tháng 11 năm 2016 về việc tiếp tục tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện; văn bản số 15271/BGTVT-ATGT ngày 21/12/2016 về chấp thuận biểu mẫu ký cam kết kiểm soát tải trọng phương tiện.

Ngoài ra, trong 05 năm qua, căn cứ vào tình hình thực tiễn, Bộ GTVT và các cơ quan đơn vị trực thuộc đã ban hành các văn bản chỉ đạo về công tác kiểm soát tải trọng phương tiện giao thông như:

- Chỉ thị số 03/CT-BGTVT ngày 12/3/2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về công tác kiểm soát tải trọng xe.

- Văn số 11219/BGTVT-ATGT ngày 06/11/2020 của Bộ Giao thông vận tải về việc tăng cường kiểm soát tải trọng xe.

- Văn bản số 12577/BGTVT-KHCN ngày 08/12/2020 của Bộ Giao thông vận tải về việc tăng cường công tác kiểm tra, xử lý phương tiện vận tải cải tạo không đúng quy định chở hàng quá tải trọng cho phép gây hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông.

- Văn số 3338/BGTVT-ATGT ngày 15/4/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc tiếp tục triển khai các nhiệm vụ về cường kiểm soát tải trọng xe.

- Văn số 12548/BGTVT-ATGT ngày 16/11/2021 của Bộ Giao thông vận tải về việc tăng cường công tác kiểm soát tải trọng xe dịp cuối năm 2021 và đầu năm 2022.

- Thanh tra Bộ GTVT đã ban hành, tham mưu Bộ GTVT ban hành trên 90 văn bản chỉ đạo, hướng dẫn nghiệp vụ cho lực lượng Thanh tra ngành GTVT trong hoạt động thanh tra, xử phạt vi phạm hành chính và trong công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ.

- Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Cục quản lý chuyên ngành và các đơn vị trong Ngành GTVT đã ban hành nhiều văn bản chỉ đạo để triển khai thực hiện Chỉ thị số 32 của Thủ tướng Chính phủ và các chỉ đạo của Bộ GTVT về công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ.

II. KẾT QUẢ TRIỂN KHAI, THỰC HIỆN CÔNG TÁC KIỂM SOÁT TẢI TRỌNG PHƯƠNG TIỆN

1. Xây dựng và hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật (QPPL)

Để thực hiện hiệu quả công tác kiểm soát tải trọng phương tiện theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Chỉ thị số 32/CT-TTg, công tác xây dựng văn bản QPPL được Bộ Giao thông vận tải quan tâm chỉ đạo, cụ thể:

- Xây dựng Thông tư 06/2017/TT-BGTVT ngày 28/02/2017 “Quy định quy trình sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ và sử dụng kết quả thu được từ phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ làm căn cứ để xác định vi phạm hành chính và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ”;

- Tiếp tục sửa đổi Thông tư thay thế Thông tư 10/2012/TT-BGTVT quy định về tổ chức và hoạt động của Trạm KTTTX (Kiểm tra tải trọng xe) trên đường bộ (Thông tư sẽ được ban hành trong tháng 12 năm 2021);

- Ban hành thiết kế mô hình Trạm KTTTX cố định trên đường bộ (*tại Quyết định số 5392/QĐ-TCĐBVN ngày 31 tháng 10 năm 2017*);

- Xây dựng và trình Thủ tướng Chính phủ ban hành Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 31/12/2019 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ và đường sắt.

2. Kết quả tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật về kiểm soát tải trọng phương tiện

- Tổng cục ĐBVN, các Sở GTVT, các Cục Quản lý đường bộ đã chủ động cung cấp thông tin, nội dung chỉ đạo, điều hành và phối hợp chặt chẽ với các cơ quan thông tin đại chúng của Trung ương và địa phương: VTV, VOV, VTC, ANTV, Báo GTVT, CAND, Ban ATGT, các Hiệp hội nghề nghiệp, ... tích cực tuyên truyền hoạt động kiểm soát tải trọng xe với nhiều nội dung và hình thức

phong phú. Cơ quan báo, đài của một số địa phương có chuyên mục về chuyên đề này; tham gia các chương trình đối thoại chính sách, các buổi tọa đàm, giao lưu trực tuyến do VTV, VOV, Báo GTVT tổ chức; đối thoại trực tiếp với các doanh nghiệp vận tải, chủ hàng, Hiệp hội nghề nghiệp để tháo gỡ những khó khăn, đồng thời quán triệt chủ trương của Chính phủ, Kế hoạch 12885 của Bộ GTVT về kiểm soát tải trọng xe;

- Tổng cục Đường bộ VN Phối hợp với Thanh tra các sở GTVT tổ chức tập huấn hướng dẫn nghiệp vụ kiểm tra và xử lý vi phạm về tải trọng xe theo Nghị định số 46/2016/NĐ-CP ngày 26/5/2016, Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Thủ tướng Chính phủ và Thông tư số 46/2015/TT-BGTVT ngày 07/9/2015 của Bộ GTVT;

- Tổng cục ĐBVN phối hợp với Ban ATGT và Sở GTVT các địa phương cả nước tuyên truyền và tổ chức ký cam kết công tác kiểm soát tải trọng xe đối với các Cảng biển, doanh nghiệp vận tải, chủ xe, chủ hàng;

- Biên soạn Sổ tay hướng dẫn nghiệp vụ thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện đường bộ và ban hành Sổ tay quy trình thanh tra, kiểm tra về “Hướng dẫn nghiệp vụ về quy trình kiểm soát tải trọng xe”;

- Bộ GTVT cũng đã tổ chức 01 Hội nghị tập huấn công tác thanh tra giao thông vận tải và xử phạt VPHC trong lĩnh vực GTVT, trong đó có nội dung tập huấn về kiểm soát tải trọng phương tiện, cho trên 400 người làm công tác thanh tra chuyên ngành; phối hợp tổ chức 10 Hội nghị tập huấn cho lực lượng làm công tác thanh tra của Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam, Cảng vụ Đường thủy nội địa khu vực I và Thanh tra một số Sở GTVT;

- Tiếp nhận, xử lý hơn 4.000 thông tin phản ánh, kiến nghị về hoạt động vận tải, an toàn giao thông, trong đó có nhiều thông tin về tải trọng phương tiện đường bộ;

- Các đơn vị chức năng của các Cục Quản lý chuyên ngành cũng thường xuyên tuyên truyền đến các doanh nghiệp kinh doanh vận tải tại các cảng, bến trong việc chấp hành quy định về kiểm soát tải trọng phương tiện, thực hiện ký cam kết về không chở hàng quá tải trọng phương tiện.

3. Công tác thanh tra, kiểm tra

- Thanh tra Bộ đã chỉ đạo Thanh tra các Sở GTVT mở 05 đợt cao điểm kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng phương tiện và kích thước thùng chở hàng xe ô tô tải tự đổ. Qua kiểm tra đã phát hiện, xử phạt vi phạm hành chính 13.791 trường hợp vi phạm, với số tiền xử phạt trên 92 tỷ đồng.

- Thanh tra Bộ đã chủ trì tiến hành 03 cuộc kiểm tra công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ tại đầu mối bốc xếp hàng hoá trên địa bàn 19 địa phương (Phú Thọ, Lạng Sơn, Hà Nội, Hải Phòng, Hà Nam, Hòa Bình, Thanh Hóa, Phú Yên, Đồng Nai, Bình Dương, An Giang, Cần Thơ, Lâm Đồng, Gia Lai, Đắk Lắk, Bình Phước, Tây Ninh, TP Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu).

- Qua kiểm tra đã giao Thanh tra các Sở GTVT xử phạt vi phạm hành chính 149 đơn vị có vi phạm về xếp hàng hóa lên 507 xe ô tô vượt quá tải trọng cho phép tham gia giao thông, với tổng số tiền xử phạt gần 1,4 tỷ đồng; tham mưu Bộ GTVT chỉ đạo các cơ quan, đơn vị có liên quan tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ; đồng thời kiến nghị sửa đổi, bổ sung một số quy định trong công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ.

- Cục Hàng hải Việt Nam đã kiểm soát 67.594 lượt phương tiện đường bộ, phát hiện 968 phương tiện vi phạm quá tải trọng xe, tiến hành xử phạt các phương tiện này với số tiền 773.500.000 đồng.

- Cục Đường sắt Việt Nam: đã tiến hành kiểm tra tổng số 634 cuộc kiểm tra, kiểm soát tải trọng phương tiện, phối hợp cùng Thanh tra Bộ GTVT phát hiện, xử lý 17 trường hợp vi phạm, đã yêu cầu chủ hàng tháo dỡ hàng hóa đúng tải trọng của phương tiện chuyên chở. Sau các cuộc kiểm tra lực lượng công chức thanh tra Cục đều yêu cầu các Chi nhánh khai thác đường sắt, Chi nhánh Vận tải đường sắt có biện pháp xử lý đối với các tổ chức, cá nhân khắc phục các vi phạm, tồn tại được phát hiện qua kiểm tra; đồng thời tuyên truyền, phổ biến đến các tổ chức, cá nhân có liên quan trong việc chấp hành các quy định pháp luật về công tác kiểm soát tải trọng phương tiện.

- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam: Tổ chức kiểm tra 2.633 lượt cảng bến và 4,318 lượt ô tô về công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ, xử phạt 12 lượt cảng bến với số tiền là 16,5 triệu đồng; các đơn vị của Cục đã phối hợp với Thanh tra các Sở Giao thông vận tải, chính quyền địa phương cấp xã, Công an tập trung lực lượng, đóng chốt kiểm tra, xử lý vi phạm đối với hành vi xếp hàng hóa quá tải trọng lên xe ô tô tại các bến có lưu lượng lớn, đã kiểm tra, giám sát 338 lượt cảng bến và 174 lượt ô tô, xử phạt 55 lượt cảng bến với số tiền 60 triệu đồng và 23 lượt ô tô với số tiền 71,5 triệu đồng.

4. Trong công tác đăng kiểm phương tiện

Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục Đăng kiểm Việt Nam luôn tăng cường việc kiểm tra, kiểm soát và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm trong công tác kiểm định; phối hợp kiểm tra; cung cấp thông tin để các cơ quan chức năng thực hiện kiểm tra việc chở hàng của xe cơ giới ngay từ nguồn và kiểm tra trên đường:

- Tăng cường kiểm soát thông số kỹ thuật khi xe cơ giới đến kiểm định để đảm bảo các xe phải nguyên trạng như khi sản xuất, lắp ráp hoặc nhập khẩu (hạn chế việc chủ xe thay thùng hàng, coi nới thùng hàng, độn nhíp ...);

- Phối hợp với Tổng cục Đường bộ Việt Nam để thành lập 09 đoàn thanh tra, kiểm tra kích thước thùng hàng ô tô tải tự đổ của các doanh nghiệp;

- Cung cấp dữ liệu cho các Cảng biển và đưa mục tra cứu tải trọng của xe tải, số người cho phép chở lên Công thông điện tử của Cục ĐKVN để các cơ quan

chức năng, cơ quan tuần tra, kiểm soát trên đường dễ dàng tra cứu được tải trọng, số người cho phép chở của từng phương tiện;

- Quy định mẫu Tem kiểm định cho phương tiện có thùng hàng, xi téc lớn không phù hợp quy định có đóng một vạch màu đỏ trên Tem để dễ nhận biết trong kiểm tra, kiểm soát;

- Thống kê cụ thể số lượng xe tải tự đổ, xe xi téc, sơ mi rơ moóc xi téc có thể tích thùng hàng, xi téc lớn và công khai trên Báo Giao thông, Cổng thông tin điện tử của Cục ĐKVN, thông báo cho các Sở Giao thông vận tải để phối hợp quản lý;

- Phối hợp với Cục Cảnh sát giao thông xây dựng kế hoạch phối hợp kiểm tra liên ngành và hướng dẫn các đơn vị tại các địa phương phối hợp kiểm tra, kiểm soát phương tiện khi tham gia giao thông, kiểm tra, kiểm soát tình trạng kỹ thuật và tải trọng phương tiện;

- Công bố thông số kỹ thuật, thiết kế và hình ảnh của các phương tiện đã được chứng nhận trên Cổng thông tin điện tử của Cục ĐKVN để cung cấp thông tin cho các đơn vị có liên quan để kiểm soát kích thước thùng hàng và tình trạng kỹ thuật của phương tiện;

- Tổ chức nhiều buổi gặp mặt với các doanh nghiệp để trao đổi và phổ biến các quy định mới về phương tiện, giải đáp các thắc mắc của doanh nghiệp đồng thời đưa ra các biện pháp khắc phục, tạo điều kiện cho doanh nghiệp;

- Tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát, phúc tra đột xuất kết quả kiểm tra tại các đơn vị đăng kiểm. Xử lý nghiêm đối với các đăng kiểm viên, Trung tâm đăng kiểm bỏ sót hạng mục kiểm tra, hạ thấp tiêu chuẩn để cho các xe không đảm bảo tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tham gia giao thông;

- Tăng cường việc giám sát hoạt động của các đơn vị đăng kiểm qua camera, đồng thời nhắc nhở trực tiếp các đơn vị thực hiện kiểm tra không đúng quy trình, bỏ sót hạng mục kiểm tra;

- Thông qua phản ánh của doanh nghiệp và người dân qua số điện thoại đường dây nóng, đã trực tiếp chỉ đạo cho Lãnh đạo các đơn vị đăng kiểm chấn chỉnh ngay công tác tổ chức của đơn vị.

- Từ năm 2016 đến năm 2021, số lượng các phương tiện có kết quả kiểm định lần 1 không đạt liên quan đến kích thước thùng hàng như sau:

Nội dung	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019	Năm 2020	Năm 2021
Số lượt phương tiện không đạt	17,187	18,794	19,685	19,523	17,545	14,324

5. Kết quả kiểm soát và xử lý phương tiện quá tải trọng

5.1. Về hoạt động của Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định

Từ năm 2009, có Trạm KTTTX Dầu Giây đặt trên đoạn QL.1, địa phận tỉnh Đồng Nai và Trạm KTTTX Quảng Ninh đặt trên đoạn QL.18, địa phận tỉnh Quảng Ninh hoạt động thí điểm, sau đó được đưa vào hoạt động chính thức. Hai Trạm KTTTX cố định này 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 khổ giới hạn đường bộ, hạn chế xe chở quá tải lưu hành trên đường bộ, xử phạt hàng nghìn lượt xe vi phạm. Trạm KTTTX Dầu Giây đã giải thể từ năm 2019 theo chỉ đạo của Bộ GTVT, do công nghệ đã lạc hậu, yêu cầu giám đầu mỗi hành chính, giám biên chế và giảm chi phí hành chính; Năm 2017, Trạm KTTTX Quảng Ninh phải tháo dỡ, giải phóng mặt bằng để tỉnh Quảng Ninh thi công mở rộng đoạn QL.18 thuộc TP Hạ Long, công tác KSTTPT được thay thế bằng 02 bộ cân KTTTX lưu động (do Tổng cục ĐBVN cấp tạm bộ cân dự phòng).

5.2. Về Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động

Theo số liệu tổng hợp tại Báo cáo công tác KSTTX 06 tháng đầu năm 2021. Tính đến hết tháng tháng 6 năm 2021, cả nước còn **46/67** Trạm KTTTX lưu động hoạt động có mô hình tổ chức theo quy định tại Thông tư số 10/2012/TT-BGTVT. Số Trạm dừng hẳn hoặc tạm dừng do không có phụ tùng thay thế sửa chữa hoặc không có nhân lực vận hành, không được cấp kinh phí hoạt động, như: Sơn La, Bắc Kạn, Điện Biên, 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, Bắc Ninh, Bắc Giang,; các nguyên nhân chính gồm:

- 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 đã dừng hoạt động; 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 Đắc Lắc, Đắc Nông, Bắc Kạn; Tổng cục ĐBVN đã hướng dẫn một số Sở trước mắt giao cho Thanh tra Sở sử dụng Trạm KTTTX lưu động tương tự như các bộ cân lưu động khác, thực hiện theo kế hoạch và đột xuất để phù hợp với số biên chế hiện tại;

- Thời gian sử dụng đã lâu (gần 08 năm), các thiết bị điện tử chịu ảnh hưởng trực tiếp của thời tiết (mưa, nắng) nên hay bị hư hỏng; ngoài ra do thiết bị KTTTX là loại thiết bị chuyên dùng không có phụ tùng sẵn có trên thị trường, phải đặt mua nên thiếu phụ tùng thay thế và thời gian chờ đợi thay thế lâu.

5.3. Về sử dụng cân KTTTX xách tay

Việc đầu tư trang bị cân xách tay cho các Sở GTVT và các Cục QLDB (có tính cơ động cao, gọn nhẹ, rất hiệu quả) đã tạo điều kiện cho các đơn vị được bổ sung tăng cường thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ để kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng xe từ đó đã góp phần kiểm chế, ngăn chặn các phương tiện tái diễn vi phạm chở hàng quá tải; tuy nhiên do độ chính xác chưa cao và mặt bằng vị trí đặt cân trên quốc lộ rất khó khăn đã làm giảm hiệu quả của cân xách tay.

5.4. Về trạm KTTTX cố định tự động 01 cấp cân (thí điểm)

- Bốn (04) bộ cân kiểm tra tải trọng xe cố định một cấp cân với công nghệ Load Cell – Wim, chế độ cân động, tốc độ xe lưu thông qua bàn cân từ 0 ÷ 80km/h, lắp đặt tại đoạn Km78/QL.5, do JICA tài trợ (100%), Công ty TNHH TANAKA Scale Work Co., Ltd của Nhật Bản sản xuất và trực tiếp thi công lắp đặt, đã hoàn thiện, đã được Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng (TCĐLCL) phê duyệt mẫu, Viện Đo lường Việt Nam và Trung tâm Kỹ thuật Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng 1 thuộc Tổng cục TCĐLCL kiểm định định kỳ hàng năm và cấp Giấy chứng nhận kiểm định: “Đạt yêu cầu kỹ thuật đo lường”;

- 02 bộ cân KTTTX tại Km78+830/QL.5, (chiều Hải Phòng – Hà Nội) đã hoàn thiện hệ thống camera, cài đặt phần mềm KSTTX của Tổng cục ĐBVN, đưa vào hoạt động, thử nghiệm, theo dõi từ cuối năm 2015, kết quả đo lường với độ chính xác cao và duy trì độ tin cậy trong thời gian dài. Từ năm 2016 đến cuối năm 2019, Tổng cục ĐBVN phối hợp với Jica, Công ty Tanaka và các Vụ chức năng của Bộ GTVT hoàn thiện thủ tục pháp lý theo quy định. Cũng trong thời gian này Tổng cục ĐBVN đã theo dõi, thử nghiệm, kiểm tra, đánh giá, đồng thời hoàn thiện phần mềm để đưa hệ thống cân KTTTX này vào hoạt động theo cơ chế tự động hoàn toàn;

- Từ ngày 15/8/2020, Tổng cục ĐBVN đã chỉ đạo cho trích xuất dữ liệu, sử dụng kết quả thu được từ 02 bộ thiết bị cân KTTTX lắp đặt trên 02 làn xe, tại Km78+830/QL.5 (chiều Hải Phòng – Hà Nội) để xác định vi phạm hành chính và xử phạt vi phạm hành chính đối với các trường hợp vi phạm mức xử phạt theo quy định tại Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ

“Quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt” (Nghị định số 100/2019/NĐ-CP).

- Đánh giá kết quả sau 06 tháng thí điểm:

+ Số xe vi phạm mức bị xử phạt đã giảm hơn 49,3 lần (từ tỷ lệ 6,9% của 7 tháng đầu năm 2020 xuống còn tỷ lệ 0,14%); Số xe vi phạm theo ngày đã giảm bình quân 48,9 lần, từ 176 xe/ngày xuống còn 3,6 xe/ngày, mức độ vi phạm vượt tải trọng không cao, chủ yếu trên 10% ÷ 30%;

+ Ý thức chấp hành của các chủ phương tiện, lái xe đã chuyển biến tích cực, 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;

+ Kiểm soát được 100% số lượt xe lưu thông trên đoạn đường đặt thiết bị cân;

+ Việc áp dụng xử phạt “gián tiếp” theo quy định tại Điều 80 Nghị định 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ “Quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ, đường sắt” đã giải quyết được vấn đề là lực lượng chức năng có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ (TTGT, CSGT) không phải trực tiếp ra đường để dừng xe, kiểm tra và xử phạt vi phạm, tránh được tiếp xúc và va chạm với tổ chức, cá nhân vi phạm.

5.5. Kết quả kiểm tra tải trọng xe đường bộ

Trong giai đoạn từ ngày 01/8/2016 đến tháng 10/2021: Thanh tra các Sở Giao thông vận tải và Công chức Thanh tra các Cục Quản lý đường bộ đã sử dụng các Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động, cố định, cân xách tay tiến hành kiểm tra **2.708.247** xe, trong đó phát hiện **307.395** xe vi phạm về tải trọng, tước **121.171** Giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước **2.303,1** tỷ đồng (*Số liệu hàng năm tại bảng dưới đây*).

T T	Năm	Số xe được cân kiểm tra (xe)	Số xe vi phạm (xe)	Tỷ lệ (%)	Phạt tiền (tỷ đồng)	Tước GPLX (chiếc)	Ghi chú
1	Từ ngày 01/8/÷31/12/2016						
	- Trạm KTTTTX lưu động, cố định và cân xách tay (các Sở GTVT)	279.997	16.906		142,2	6.120	
	- Cân xách tay của 04 Cục QLĐB	476	407		11,37	310	
2	Năm 2017						
	- Trạm KTTTTX lưu động, cố định và cân xách tay (các Sở GTVT)	277.717	28.898		269,1	9.710	
	- Cân xách tay của 04 Cục QLĐB	739	721		24,37	523	
3	Năm 2018						

	- Trạm KTTTX lưu động, cố định và cân xách tay (các Sở GTVT)	201.936	20.321		217,3	7.081	
	- Cân xách tay của 04 Cục QLĐB	916	885		19,23	449	
4	Năm 2019						
	- Trạm KTTTX lưu động, cố định và cân xách tay (các Sở GTVT)	181.453	18.980		195	6.533	
	- Cân xách tay của 04 Cục QLĐB	729	719		11,87	266	
5	Năm 2020						
	- Trạm KTTTX lưu động, cố định và cân xách tay (các Sở GTVT); cân xách tay của 04 Cục QLĐB	134.588	14.392		162,4	5.452	
6	Năm 2021 (10 tháng đầu năm)						
	- Trạm KTTTX lưu động, cố định và cân xách tay (các Sở GTVT)	68.725	7.958		71,9	2.471	
	- Cân xách tay của 04 Cục QLĐB	547	436		5,36	121	
	Tổng cộng	2.708.247	307.395	11,4	2.303	121.171	

6. Về xây dựng Đề án kiểm tra tải trọng xe tự động trên phạm vi toàn quốc

Căn cứ Thông báo số 396/TB-VPCP ngày 15/12/2020 của Văn phòng Chính phủ, ngày 13/7/2021 Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 1287/QĐ-BGTVT về việc bổ sung chương trình xây dựng đề án của Bộ Giao thông vận tải 06 tháng cuối năm 2021, trong đó có việc tổ chức xây dựng Đề án kiểm tra tải trọng xe tự động trên phạm vi toàn quốc.

Tuy nhiên, hiện nay ở Việt Nam việc kiểm tra tải trọng xe vẫn đang áp dụng Mô hình cân 2 cấp theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia số QCVN 66:2013/BGTVT. Việc giới thiệu mô hình cân tự động 01 cấp cân để xây dựng trong Đề án kiểm tra tải trọng xe tự động trên phạm vi toàn quốc còn chưa được áp dụng rộng rãi trên thế giới, ở Việt Nam mới có thử nghiệm tại Quốc lộ 5 do JICA tài trợ.

Các nội dung về cơ sở khoa học, các vấn đề về lựa chọn công nghệ, tính kinh tế, độ chính xác, tin cậy, ổn định, bền vững của hệ thống cân động đáp ứng yêu cầu xử phạt trực tiếp chưa được phân tích kỹ lưỡng, khách quan. Mặt khác, Bộ GTVT cần tiếp tục nghiên cứu, đánh giá thực tiễn việc triển khai hoạt động thí điểm cân tự động tại Quốc lộ 5 do JICA tài trợ.

Do vậy, Bộ GTVT đã ban hành văn bản số 12111/BGTVT-ATGT ngày 16 tháng 11 năm 2021 về việc tạm dừng xây dựng Đề án kiểm tra tải trọng xe tự động trên phạm vi toàn quốc. Bộ GTVT đã giao Tổng cục Đường bộ VN tiếp tục nghiên cứu, đánh giá thực tiễn việc triển khai hoạt động cân tự động tại QL5, trên cơ sở đó trình Bộ GTVT xem xét, quyết định việc xây dựng Đề án về tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện trong thời gian tới.

III. ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ ĐẠT ĐƯỢC.

1. Kết quả đạt được

- Công tác kiểm soát tải trọng phương tiện tiếp tục được sự quan tâm chỉ đạo quyết liệt của Thủ tướng Chính phủ, Ủy ban ATGT Quốc gia, sự phối hợp giữa Bộ Công an và Bộ GTVT trong công tác chỉ đạo, điều hành; sự vào cuộc quyết liệt của các địa phương trong việc triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp về kiểm soát tải trọng phương tiện, đã tạo ra sự chuyển biến tích cực về ý thức chấp hành của doanh nghiệp vận tải, các chủ xe, lái xe, chủ hàng; đồng thời, tình trạng xe quá tải tham gia giao thông đã giảm sâu;

- Công tác kiểm soát tải trọng phương tiện được triển khai rộng khắp trên toàn quốc, các lực lượng chức năng ngành giao thông vận tải đã khắc phục khó khăn về điều kiện làm việc, biên chế, kinh phí, tăng cường kiểm tra; thị phần vận tải đang được cơ cấu lại hợp lý, có sự kết hợp hài hòa giữa các phương thức vận tải đường sắt, đường bộ, hàng hải, đường thủy nội địa; góp phần bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông, an toàn giao thông, bảo vệ môi trường;

- Các cảng, bến hàng hải, đường thủy nội địa, đường sắt đã triển khai ký cam kết về kiểm soát tải trọng phương tiện; đồng thời trong quá trình triển khai thực hiện, các đơn vị đã chấp hành nghiêm theo biên bản cam kết đã ký, dẫn đến đã hạn chế được tình trạng xe quá tải xuất phát từ các cảng, bến lưu thông trên đường bộ.

2. Những khó khăn, tồn tại

- Hiện nay, biên chế của các lực lượng chức năng ngành giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ kiểm soát tải trọng phương tiện (*đặc biệt là lực lượng thanh tra, công chức thanh tra ngành giao thông vận tải*) còn hạn chế, dẫn đến việc duy trì chế độ làm việc 24/7 tại các Trạm kiểm tra tải trọng xe còn rất khó khăn;

- Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 1173/TTg-TCCV ngày 10 tháng 8 năm 2017 đề nghị các Bộ rà soát, không quy định nội dung liên quan tổ chức trong các văn bản quy phạm pháp luật không thuộc lĩnh vực tổ chức nhà nước, do đó việc trình, ban hành Thông tư sửa đổi Thông tư quy định về tổ chức các lực lượng hoạt động tại Trạm kiểm tra tải trọng xe gặp khó khăn;

- Việc thực hiện đầu tư Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định theo hình thức xã hội hoá kết hợp Trạm thu phí sử dụng dịch vụ đường bộ tại các dự án BOT chưa được quy định cụ thể trong hợp đồng gốc giữa cơ quan có thẩm quyền với Nhà đầu tư; vì vậy, cần phải thực hiện thủ tục điều chỉnh hợp đồng để bổ sung hạng mục trạm kiểm tra tải trọng xe vào dự án;

- Quy định pháp lý về thẩm quyền của lực lượng Thanh tra rất hạn chế; chưa có chính sách cụ thể cho lực lượng làm nhiệm vụ KTTTX (phụ cấp, bồi dưỡng ngoài giờ; trực ca ...);

- Về mô hình tổ chức trạm KTTTX và biên chế: Chưa xác định được loại mô hình của Trạm KTTTX, biên chế lực lượng quản lý, vận hành, Trạm KTTTX lưu động rất khó khăn, biên chế của Thanh tra các Sở GTVT bị hạn chế;

- Về nguồn kinh phí: Nguồn kinh phí đầu tư, mua sắm thiết bị nghiệp vụ KTTTX rất hạn hẹp; kinh phí hỗ trợ cho hoạt động KTTTX cũng rất hạn chế;

- Về thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ: Các thiết bị tại Trạm KTTTX lưu động và cân xách tay là thiết bị điện tử dễ bị hư hỏng nhưng phụ tùng thay thế lại không có sẵn, chi phí sửa chữa cao và thời gian sửa chữa bị kéo dài. Theo quy định tại khoản 5 Điều 51 Luật Giao thông đường bộ và Thông tư số 10/2012/TT-BGTVT; các Trạm KTTTX (*bao gồm Trạm cố định, lưu động*) là đơn vị thuộc cơ quan quản lý đường bộ, kinh phí hoạt động của Trạm được cấp từ nguồn kinh phí sự nghiệp kinh tế đường bộ và các nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật, biên chế của lực lượng trực tiếp vận hành Trạm sẽ do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phê duyệt (*đối với Trạm do Sở Giao thông vận tải quản lý*), dẫn đến áp lực về biên chế, kinh phí hoạt động từ ngân sách, đặc biệt trong bối cảnh triển khai chủ trương của Đảng và Chính phủ về tinh giản biên chế trong các cơ quan nhà nước;

- Vẫn còn một bộ phận doanh nghiệp vận tải, chủ hàng, chủ xe, lái xe ý thức chấp hành pháp luật giao thông đường bộ chưa nghiêm. 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 kiểm tra tải trọng xe 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;

- Một số địa phương có nhiều cảng, mỏ, nhưng vào cuộc chưa quyết liệt trong việc kiểm soát xếp hàng hóa lên xe và chưa kiên quyết xử lý chủ mỏ, chủ cảng vi phạm;

- Các Cảng vụ hàng hải, đường thủy nội địa chưa được trang bị phương tiện, thiết bị chuyên dụng phục vụ công tác kiểm soát tải trọng.

- Hầu hết tất cả các ga đường sắt có tác nghiệp xếp dỡ hàng hóa đều chưa có hệ thống cân đường bộ (Trạm cân hoặc thiết bị cân điện tử), do đó việc xác định tải trọng phương tiện đường bộ trước khi vào ga, ra ga đường sắt chủ yếu là kiểm soát bằng định tính mà chưa được kiểm soát bằng định lượng thông qua việc đếm bao, kiện hoặc căn cứ vào hóa đơn xuất bán hàng của chủ hàng do đó, thiếu cơ sở pháp lý và thiếu tính chính xác, khó khăn cho công tác kiểm tra, kiểm soát đặc biệt là khi kiểm soát tải trọng của ô tô chờ hàng vào ga.

IV. PHƯƠNG HƯỚNG NHIỆM VỤ TRONG THỜI GIAN TỚI

1. Tiếp tục hoàn thiện các quy định của pháp luật về công tác kiểm soát tải trọng phương tiện.

2. Tiếp tục rà soát, báo cáo cơ quan chức năng về phương án điều chỉnh Hợp đồng của các Nhà đầu tư trong việc đầu tư các Trạm kiểm tra tải trọng xe theo hình thức xã hội hoá.

3. Tiếp tục chỉ đạo các đơn vị chức năng thực hiện đồng bộ những nhiệm

vụ, giải pháp về kiểm soát tải trọng xe theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Chỉ thị số 32/CT-TTg, bảo đảm hiệu quả, đồng bộ hạn chế tối đa tình trạng phương tiện quá khổ, quá tải tham gia giao thông.

4. Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác kiểm soát tải trọng phương tiện, tiến tới áp dụng xử phạt trực tiếp đối với các vi phạm về quá tải trọng của phương tiện.

5. Tiếp tục thực hiện công tác thanh tra, kiểm tra; đẩy mạnh tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về kiểm soát tải trọng phương tiện nhằm tiếp tục nâng cao ý thức của người dân và doanh nghiệp trong việc thực hiện nghiêm các quy định về kiểm soát tải trọng phương tiện; đồng thời xử lý nghiêm đối với những trường hợp vi phạm.

V. ĐỀ XUẤT KIẾN NGHỊ

1. Đề nghị Chính phủ tiếp tục chỉ đạo các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các tỉnh đẩy mạnh thực hiện Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25/11/2021 của Thủ tướng Chính phủ về Tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện giao thông.

2. Đề tháo gỡ khó khăn về nhân sự vận hành tại Trạm kiểm tra tải trọng xe, đề nghị Chính phủ chỉ đạo Bộ Nội vụ có hướng dẫn cho Ủy ban nhân dân các tỉnh về việc ký hợp đồng lao động đối với nhân viên làm việc tại Trạm kiểm tra tải trọng xe.

3. Đề nghị Chính phủ tiếp tục chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương quan tâm triển khai thực hiện Đề án “Tăng cường biên chế, trang thiết bị cho lực lượng Thanh tra” theo Quyết định số 321/QĐ-TTg ngày 05/3/2010 của Thủ tướng Chính phủ.

Trên đây là báo cáo của Bộ GTVT về tổng kết 05 năm thực hiện Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25/11/2021 của Thủ tướng Chính phủ về Tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện giao thông./

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Lưu: ATGT(Hiểu).

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG



Lê Đình Thọ