

Số: 9792/BGTVT-VT

V/v: Trả lời Tiến sĩ Võ Duy Nghi theo Công
văn số 162/2014/TTĐT ngày 11/7/2014 của
Cổng Thông tin điện tử của Chính phủ.

Hà Nội, ngày 11 tháng 8 năm 2014

Kính gửi:

- Cổng Thông tin điện tử Chính phủ;
- Tiến sĩ Võ Duy Nghi.

Bộ Giao thông vận tải nhận được Công văn số 162/2014/TTĐT ngày 11/7/2014 của Cổng Thông tin điện tử của Chính phủ trong đó nội dung tại mục 6 của công văn này có nêu “*phản hồi chính sách về việc thực hiện quy định kiểm soát tải trọng phương tiện trên các tuyến quốc lộ tiếp tục được phản ánh là có một số bất cập: Việc xin giấy phép và quy trình thẩm định cấp giấy phép đối với các mặt hàng siêu trường, siêu trọng không thể tách rời đang gây khó khăn cho các doanh nghiệp và cả cơ quan quản lý. Tiến sĩ Võ Duy Nghi đề xuất hai giải pháp để khắc phục tình trạng này là đơn giản, minh bạch quá trình cấp giấy phép và công bố công thức tính tải trọng tối đa cho phép đối với các loại hàng siêu trọng và không thể tách rời được*”; các cơ quan chức năng chưa có biện pháp hiệu quả để ngăn chặn một số hiện tượng tiêu cực (cò xe ở Tây Ninh theo dõi lực lượng xử phạt từ xa để điện thoại báo cho xe tải né tránh trạm cân di động”, Bộ Giao thông vận tải xin trả lời cụ thể như sau:

Thứ nhất, Ý kiến của Tiến sĩ Võ Duy Nghi đề xuất hai giải pháp để khắc phục tình trạng này là đơn giản, minh bạch quá trình cấp giấy phép và công bố công thức tính tải trọng tối đa cho phép đối với các loại hàng siêu trọng và không thể tách rời được.

Hiện nay, việc cấp phép lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn và vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 28 Luật Giao thông đường bộ 2008 và hướng dẫn của Bộ GTVT tại các thông tư cụ thể:

+ Thông tư số 07/2010/TT-BGTVT ngày 11 tháng 02 năm 2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bán xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ.

+ Thông tư số 03/2011/TT-BGTVT ngày 22 tháng 02 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung Thông tư số 07/2010/TT-BGTVT ngày 11

tháng 02 năm 2010 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ.

+ Thông tư số 65/2013/TT-BGTVT ngày 31 tháng 12 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 07/2010/TT-BGTVT ngày 11/02/2010 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; công bố tải trọng, khổ giới hạn của quốc lộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng và giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ.

Tại các quy định, hướng dẫn nêu trên, cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép lưu hành công bố công khai thủ tục hành chính trên Website và tại trụ sở làm việc của cơ quan để các tổ chức, cá nhân biết và thực hiện. Như vậy, về thủ tục hành chính đã phần nào đáp ứng yêu cầu minh bạch và đơn giản quá trình cấp giấy phép.

Để chỉ đạo quyết liệt hơn về vấn đề này, ngày 09/6/2014 Bộ Giao thông vận tải đã có Công văn số 6678/BGTVT-VT gửi Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, các Sở Giao thông vận tải để chỉ đạo hướng dẫn, thực hiện cấp Giấy phép lưu hành cho xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng hoạt động trên mạng lưới đường bộ.

Tiếp đó, Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã làm việc trực tiếp với lãnh đạo Tổng công ty Truyền tải điện Quốc gia và ngày 15/7/2014, Bộ Giao thông vận tải tiếp tục làm việc với EVNNPT để giải quyết triệt để các vướng mắc và khó khăn của chủ hàng và đơn vị vận tải hàng siêu trường, siêu trọng.

Tuy nhiên, hệ thống đường bộ Việt Nam được xây dựng ở nhiều thời kỳ với tiêu chuẩn kỹ thuật khác nhau; mặt khác, trong điều kiện kinh tế còn nhiều khó khăn, nguồn vốn cho xây dựng và quản lý bảo trì rất thiếu nên hạ tầng còn nhiều bất cập, nhiều tuyến có tiêu chuẩn kỹ thuật còn thấp, khả năng chịu tải trọng và khổ giới hạn không đồng bộ, thậm chí nhiều cầu chưa đồng bộ với đường. Mặt khác, thời gian qua, tình trạng phương tiện chở hàng hóa quá tải trọng cho phép diễn ra khá phổ biến, làm hư hỏng, xuống cấp công trình cầu, đường, gây mất ATGT. Vì vậy, việc siết chặt quản lý tải trọng xe là cần thiết và đã được dư luận đánh giá cao, bước đầu đã hạn chế được tình trạng xe quá tải, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh trong kinh doanh vận tải đường bộ; đồng thời, cũng cần phải tháo gỡ trong việc cấp lưu hành xe chở hàng siêu trường, siêu trọng (không thể tháo rời) đảm bảo nhanh chóng thuận tiện.

Về nội dung đề xuất thứ nhất: Bộ GTVT xin tiếp thu ý kiến của tác giả. Hiện nay, để tạo thuận lợi, rút ngắn thời gian hoàn thiện hồ sơ xin cấp phép, trước mắt đã giao Tổng cục ĐBVN rà soát lại hệ thống cầu, đường để cấm biển tải trọng cầu và công bố công khai tải trọng, khổ giới hạn của hệ thống quốc lộ để mọi người truy cập. Tiến tới, trong thời gian sớm nhất, trên cơ sở dữ liệu cầu đường thu thập được

(và được bổ sung cập nhật trong quá trình khai thác), sẽ giao các Trung tâm kỹ thuật đường bộ và cùng với các chuyên gia tính toán tải trọng cầu, đường để lập bảng tính sẵn áp dụng đối với các phương tiện đặc chủng thông dụng hiện có để công tác cấp phép được thuận lợi.

Về nội dung đề xuất thứ hai: (công bố công thức tính tải trọng tối đa cho phép đối với các loại hàng siêu trọng và không thể tách rời được): hiện nay, một số nước sử dụng công thức tính tải trọng cho phép căn cứ vào khoảng cách trục, cỡ lốp, chiều dài đoàn xe và số lượng lốp trên trục; đây là những nhân tố chính ảnh hưởng đến an toàn cầu đường. Dựa trên công thức này, các doanh nghiệp vận tải có thể tự tính số lượng trục rơ moóc đặc chủng phù hợp với tải trọng cho phép; đồng thời, cơ quan cấp phép thuận tiện đối chiếu khi xem xét hồ sơ xin cấp phép.

Bộ GTVT ghi nhận đây là việc làm cần thiết, tuy nhiên rất phức tạp, do phải xem xét đến nhiều yếu tố và đặc biệt là chủng loại, cấu tạo của các phương tiện đặc chủng luôn thay đổi, khá đa dạng (Thông tư 07/2010/TT-BGTVT và Thông tư 03/2011/TT-BGTVT mới chỉ quy định với tổng số trục lớn nhất bằng 6). Bộ GTVT sẽ nghiên cứu và đưa vào chương trình “*Đề tài nghiên cứu khoa học, công nghệ cấp Bộ*” và giao cho cơ quan, đơn vị chuyên môn thực hiện.

Thứ hai, Về ngăn chặn hiện tượng tiêu cực “cò xe” trong công tác kiểm soát tải trọng phương tiện trên đường bộ

Thực hiện Công điện số 95/CD-TTg và 1966/CD-TTg ngày 19/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ 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, Kế hoạch số 500/KH-UBATGTQG ngày 30/12/2013 của Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia (UBATGTQG) triển khai công tác bảo đảm TTATGT năm 2014 với chủ đề “Siết chặt quản lý kinh doanh vận tải và kiểm soát tải trọng phương tiện”. Ngày 21/11/2013, liên Bộ Giao thông vận tải - Công an có Kế hoạch số 12593/KHPH-BGTVT-BCA về phối hợp thực hiện việc tuần tra, kiểm soát và xử lý (TTKS, XLVP) hành vi vi phạm chở hàng vượt quá trọng tải của ô tô vận chuyển hàng hóa trên đường bộ (Kế hoạch số 12593), thực hiện từ tháng 12/2013 và từ ngày 01/4/2014, đồng loạt tổ chức kiểm soát trọng tải xe ô tô trên toàn quốc.

Sau 06 tháng thực hiện và 4 tháng triển khai đồng loạt, với sự chỉ đạo quyết liệt của Bộ Công an và Bộ Giao thông vận tải đã quán triệt các văn bản chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Kế hoạch số 12593 đến 63 địa phương trong toàn quốc và các cơ quan chức năng của hai Bộ yêu cầu quán triệt, tổ chức thực hiện nghiêm túc đã được những kết quả ban đầu:

- Các trạm KSTTX lưu động đã tích cực hoạt động, tăng cường KSTTX, cụ thể từ ngày 01/4/2014 đến hết 31/7/2014 đã kiểm tra 183.858 xe, phát hiện xử lý vi phạm 32.160 xe, chiếm tỷ lệ 17,49% tổng số xe được kiểm tra.

- Thông qua công tác kiểm soát tải trọng phương tiện giúp cho cơ quan quản lý nhà nước, các doanh nghiệp vận tải, chủ hàng, chủ xe, người lái xe phần nào đã nhận thức được việc triển khai thực hiện kiểm soát tải trọng phương tiện là nhiệm vụ

chính trị, chủ trương đúng đắn nhằm góp phần bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông, tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, lành mạnh, đồng thời là tiền đề cho sự phát triển hợp lý giữa các phương thức vận tải, góp phần giảm tải cho vận tải đường bộ; đã phát hiện một số nội dung chưa phù hợp với thực tế hiện nay và đã kịp thời tham mưu sửa đổi bổ sung hoàn thiện các văn bản QPPL để tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp.

Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại khó khăn, vướng mắc phát sinh, trong đó có hiện tượng “cò xe”, “dẫn xe” né tránh trạm kiểm tra tải trọng xe đang diễn ra ở một số địa phương như Tây Ninh, Hải Dương, Yên Bái, Hòa Bình, v.v...

Để giải quyết tình trạng nêu trên, Chính phủ, Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, trực tiếp là Tổng cục ĐBVN, Tổng cục VII. đã thực hiện nhiều biện pháp để ngăn chặn. Cụ thể:

- Ngày 30 tháng 7 năm 2014, Phó Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc - Chủ tịch Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia đã chủ trì cuộc họp xử lý tình trạng tiêu cực tại các trạm cân và hiện tượng “xã hội đen” thao túng, bảo kê hoạt động xe quá tải, quá khổ trên một số tuyến đường bộ và Văn phòng Chính phủ đã có Thông báo số 305/TB-VPCP ngày 31/7/2014 gửi Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải, các bộ ngành liên quan và các địa phương để triển khai thực hiện ngay các biện pháp để ngăn chặn và giải quyết triệt để các tình trạng tiêu cực trong kiểm soát tải trọng phương tiện.

Hiện tại, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an và các cơ quan thuộc hai bộ, các bộ ngành, các địa phương đang phối hợp và triển khai thực hiện.

Trước đó, Tổng cục Đường bộ Việt Nam thuộc Bộ Giao thông vận tải cũng đã chủ động có nhiều biện pháp như:

+ Thông báo số điện thoại đường dây nóng tiếp nhận thông tin về công tác KSTTX của Tổng cục ĐBVN và của Cơ quan Công an; đồng thời, Tổng cục ĐBVN đã mở và duy trì trang điện tử Đường bộ “*Diễn đàn hoạt động kiểm soát tải trọng phương tiện vận tải đường bộ*” để phối hợp với Đường dây nóng tiếp nhận, cung cấp thông tin kịp thời và có hình ảnh về công tác KSTTX. Theo đó, tiếp nhận nhiều ý kiến phản ánh về tình trạng “cò xe” và đã thông tin đến lực lượng chức năng tại địa phương để xử lý kịp thời.

+ Có ý kiến đề nghị Công An tỉnh, TP trực thuộc Trung ương (công văn số 2179/TCĐBVN-ATGT ngày 15/5/2014) tiến hành điều tra, xác minh và có biện pháp phòng ngừa, xử lý nghiêm đối với hiện tượng các xe dừng đỗ nối đuôi nhau trên đường, chờ cơ hội để vượt, luồn lách “né Trạm” hoặc “tăng bo giảm tải” qua Trạm; nhất là đối với hiện tượng xe tải muốn vượt Trạm KTTTX phải “làm luật” với các đối tượng “cò xe”, hoặc các cá nhân là nhân viên của Trạm.

+ Có ý kiến yêu cầu các Sở Giao thông vận tải (công văn số 2272/TCĐBVN-ATGT ngày 21/5/2014) chỉ đạo Trạm KTTTX: bố trí làm việc theo ca, quy định rõ trách nhiệm của từng ca làm việc, bảo đảm việc giao ca không dừng hoạt động của Trạm, không để cho các xe quá tải lợi dụng đêm tối vượt Trạm, v.v...

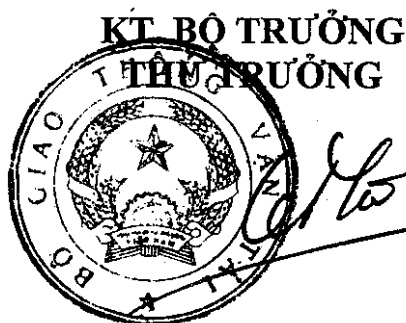
- Kết quả bước đầu, đã hạn chế được tình trạng xe quá tải tránh né, vượt trạm; đã bắt được một số “cò xe” tại Hải Dương, Yên Bái, Nghệ An. Mặc dù lực lượng chức năng của các địa phương đã tích cực kiểm tra, xử lý nhưng tình trạng “cò xe” qua Trạm KTTTX vẫn chưa được giải quyết triệt để. Bộ GTVT sẽ tiếp tục chỉ đạo Tổng cục ĐBVN phối hợp chặt chẽ với UBND cấp tỉnh chỉ đạo các Sở GTVT phối hợp với cơ quan Công an siết chặt công tác KSTTX, tăng cường tuần tra, kiểm soát, điều tra, xử lý nghiêm khắc những đối tượng “cò xe”, chống đối, phá hoại trạm KTTTX.

- Ngoài ra để giải quyết vấn đề trên, cần có sự vào cuộc của các bộ, ngành và các cơ quan chức năng, cộng đồng xã hội và đặc biệt là phối hợp của các tổ chức chính trị - xã hội, cơ quan tuyên truyền, thông tấn, báo chí.

Bộ Giao thông vận tải trân trọng cảm ơn ý kiến đóng góp của Tiến sĩ Võ Duy Nghi và Cổng Thông tin điện tử Chính phủ đã kịp thời tiếp nhận, đưa tin./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia;
- Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông (n/c đề xuất thứ 2);
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Cục Đăng kiểm Việt Nam;
- Báo GTVT, Trung tâm CNTT;
- Lưu: VT, V.Tài (Phong 5b).



Lê Đình Thọ