

Số: 151 /BGTVT-ATGT

V/v: trả lời kiến nghị của Hiệp hội vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng.

Hà Nội, ngày 06 tháng 01 năm 2017

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ

**CÔNG VĂN ĐẾN**

Giờ .....5 Ngày 10/01 Kính gửi: Hiệp hội vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng.

Kính chuyển: TCFAMDN

Bộ Giao thông vận tải nhận được văn bản của Hiệp hội vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng về việc kiến nghị giải quyết một số nội dung liên quan đến hoạt động vận tải bằng ô tô (văn bản ngày 30/11/2016 và văn bản số 28/HATA-2016 ngày 22/12/2016). Về các kiến nghị này, Bộ GTVT trả lời như sau:

**1. Về việc xe chở quá tải trọng phương tiện:**

Thực hiện Công điện số 95/CD-TTg ngày 10/01/2013 và Công điện số 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; Ngày 21/11/2013, liên Bộ Công an – Bộ Giao thông vận tải đã ban hành 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, đồng loạt thực hiện từ ngày 01/4/2014 trên phạm vi cả nước. Sau hơn 02 năm thực hiện (tính đến ngày 01/8/2016), trên cả nước tình hình vi phạm về tải trọng phương tiện đã được kiểm soát, giảm trên 92% so với thời điểm trước khi thực hiện Kế hoạch 12593/KHPH-BGTVT-BCA. Tuy nhiên, từ ngày 01/9/2016 đến nay, sau khi kết thúc Kế hoạch liên Bộ, tình hình phương tiện vận tải vi phạm về kích thước thùng xe và chở quá tải trọng cho phép tại một số tỉnh, thành phố đang có diễn biến phức tạp và có chiều hướng tái diễn trở lại.

Để nâng cao hiệu quả công tác kiểm soát tải trọng xe, kịp thời ngăn chặn tái diễn và tiến tới chấm dứt tình trạng xe ô tô vi phạm tải trọng, coi nới kích thước thùng xe tại các địa phương. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 32/CT-TTg ngày 25/11/2016 về tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện giao thông. Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã triển khai các giải pháp như sau:

1. Bộ GTVT đã ban hành văn bản số 15235/BGTVT-ATGT ngày 20/12/2016 về việc tăng cường công tác kiểm soát tải trọng phương tiện để triển khai thực hiện Chỉ thị số 32/CTTg của Thủ tướng Chính phủ.

2. Phối hợp với Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia, tổ chức 02 Đoàn Kiểm tra công tác kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ tại một số địa phương (đã triển khai tại Hà Nội, Hà Nam, Ninh Bình, Thanh Hóa, Hưng Yên và Hải Dương trong tháng 11 năm 2016).

3. Phối hợp với Ủy ban An toàn giao thông Quốc gia để chỉ đạo và đề nghị Ban An toàn giao thông các tỉnh triển khai các nội dung sau đây:

- Báo cáo và đề nghị Tỉnh ủy và Thành ủy các tỉnh, thành phố ban hành Chỉ thị về việc tiếp tục triển khai thực hiện Chỉ thị số 18-CT/TW của Ban Bí thư về “Tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa và khắc phục ùn tắc giao thông”, trong đó có nhiệm vụ về kiểm soát tải trọng phương tiện.

- Tham mưu, báo cáo Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố ban hành Kế hoạch chi tiết triển khai 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, trong đó phân công và xác định trách nhiệm cụ thể của lực lượng Công an, Giao thông vận tải và Chính quyền địa phương các cấp, gắn với trách nhiệm của người đứng đầu.

- Chỉ đạo các Sở Giao thông vận tải:

+ Quản lý, vận hành các Trạm kiểm tra tải trọng xe do Bộ Giao thông vận tải trang bị; kiện toàn, tổ chức lại hoạt động của Trạm kiểm tra tải trọng xe phù hợp với tình hình của địa phương; củng cố và nâng cao năng lực của lực lượng Thanh tra giao thông;

+ Rà soát việc tổ chức ký cam kết không chở hàng quá trọng tải, không xếp hàng hóa lên xe quá trọng tải cho phép của các doanh nghiệp, doanh nghiệp nào chưa ký thì yêu cầu phải ký cam kết, đồng thời tăng cường công tác kiểm tra, đôn đốc việc thực hiện cam kết đã ký và xử lý nghiêm các đơn vị vận tải, đầu mối hàng hóa vi phạm cam kết về xếp hàng hóa lên xe ô tô không vượt quá tải trọng cho phép.

- Chỉ đạo Công an các tỉnh, thành phố:

+ Phối hợp chặt chẽ với các cơ quan của ngành Giao thông vận tải trong việc triển khai thực hiện công tác kiểm soát tải trọng phương tiện trên địa bàn;

+ Chỉ đạo lực lượng Cảnh sát giao thông tăng cường tuần tra, kiểm soát, xử lý nghiêm theo quy định của pháp luật đối với hành vi vi phạm chở hàng quá tải trọng khi tham gia giao thông, chú trọng trên các tuyến quốc lộ trọng điểm qua địa bàn địa phương;

+ Chỉ đạo các lực lượng Cảnh sát thực hiện trao đổi kịp thời, đầy đủ thông tin về xử phạt vi phạm hành chính trong các hoạt động vận tải, đặc biệt là hoạt động kiểm soát tải trọng phương tiện cho các cơ quan chức năng của ngành Giao thông vận tải để phục vụ công tác quản lý và xử lý vi phạm.

- Chỉ đạo các cơ quan, đơn vị chức năng của địa phương tiếp tục tăng cường tuyên truyền, phổ biến các quy định của pháp luật về công tác kiểm soát tải trọng phương tiện.

## 2. Về Phí bảo trì đường bộ:

- Việc thu phí sử dụng đường bộ đã được quy định trong Pháp lệnh Phí và lệ phí của Ủy ban Thường vụ Quốc hội; về nguồn chi cho công tác quản lý, bảo trì các loại đường bộ đã được quy định tại Điều 49 – Luật Giao thông đường bộ năm 2008 như sau: Nguồn tài chính để quản lý, bảo trì đường bộ do Nhà nước đầu tư được đảm bảo từ Quỹ bảo trì đường bộ; đường chuyên dùng, đường không do Nhà nước đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn từ ngân sách thì do các cá nhân, tổ chức quản lý khai thác, chịu trách nhiệm chi trả.

- Thu phí sử dụng đường bộ trên đầu phương tiện tạo nguồn hình thành Quỹ bảo trì đường bộ (theo quy định tại Nghị định số 18/2012/NĐ-CP ngày 13/3/2012 của Chính phủ về Quỹ bảo trì đường bộ và Thông tư số 197/TT-BTC ngày 15/11/2012 của Bộ Tài chính hướng dẫn về mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ thu trên đầu phương tiện) để chi cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ do Nhà nước đầu tư xây dựng.

- Thu phí sử dụng đường bộ tại các Trạm thu phí BOT (theo quy định tại Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ thu, nộp quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ) để hoàn vốn đã đầu tư và chi cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ do các nhà đầu tư BOT đã đầu tư.

Như vậy, phí sử dụng đường bộ thu trên đầu phương tiện để hình thành Quỹ bảo trì đường bộ dùng chi cho công tác quản lý, bảo trì đường bộ do ngân sách Nhà nước đầu tư và phí sử dụng đường bộ thu trực tiếp tại các Trạm thu phí BOT dùng để chi cho công tác quản lý, bảo trì và hoàn vốn đầu tư đường bộ do các Nhà đầu tư BOT đã đầu tư là phù hợp với pháp luật hiện hành và không có hiện tượng phí chồng phí.

### **3. Về việc thu phí trên Quốc lộ 5 và đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng:**

Dự án đường ô tô cao tốc Hà Nội – Hải Phòng là dự án được Thủ tướng Chính phủ cho phép sử dụng thí điểm cơ chế đặc thù theo Quyết định số 1621/QĐ-TTg ngày 29/11/2007. Nhà đầu tư là Tổng Công ty phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam, địa điểm xây dựng thuộc các tỉnh, thành phố: Hà Nội, Hưng Yên, Hải Dương và Hải Phòng, được thiết kế cho 06 làn xe và 02 làn dừng khẩn cấp, với tổng chiều dài là 105,5 km, tổng vốn đầu tư là 45.487 tỷ đồng.

Dự án đã ký hợp đồng BOT số 7976/2008/HĐ.BOT-HN-HP giữa Bộ GTVT (cơ quan Nhà nước có thẩm quyền) và Tổng Công ty phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam (Nhà đầu tư) ngày 30/10/2008. Hiện nay, theo báo cáo của Nhà đầu tư đang hoàn thiện phụ lục hợp đồng điều chỉnh để thương thảo với cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Thời gian thu phí hoàn vốn là 30 năm. Ngoài hệ thống trạm thu phí kín trên đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, dự án được sử dụng 02 trạm thu phí trên Quốc lộ 5 để hoàn vốn là:

- Trạm thu phí Quốc lộ 5 tại Km18+150.

- Trạm thu phí Quốc lộ 5 tại Km82+788.

Hai trạm thu phí này được bàn giao cho Nhà đầu tư thu phí hoàn vốn theo Quyết định số 158/QĐ-BGTVT ngày 16/01/2009 của Bộ GTVT, thời điểm bàn giao từ tháng 01 năm 2009; công nghệ thu phí 1 dừng, sử dụng ấn chỉ mã vạch.

Hiệu quả kinh tế Dự án: sau hơn 01 năm đưa vào khai thác được phản ánh qua yếu tố vĩ mô. Một trong những yếu tố rõ rệt nhất là rút ngắn thời gian đi lại giữa Hà Nội – Hải Phòng và ngược lại so với trước khi Dự án đưa vào khai thác. Tình hình an toàn giao thông và tai nạn giao thông trên Dự án đã giảm rõ rệt so với tuyến Quốc lộ 5.

Doanh thu của hệ thống thu phí đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng và 02 trạm trên Quốc lộ 5 theo báo cáo của Nhà đầu tư từ năm 2009 đến hết tháng 11 năm 2016 là: 2.577.693.856 đồng. Doanh thu 11 tháng năm 2016 của Trạm cao tốc cao hơn 02 trạm trên Quốc lộ 5 khoảng 17% (762.944.990.000/648.089.025.000).

Trong thời gian tới, để tăng cường bảo đảm trật tự an toàn giao thông, giảm ách tắc giao thông trên cả hai tuyến đường. Bộ GTVT sẽ tiếp tục nghiên cứu để triển khai đồng bộ các giải pháp như:

- Sớm đầu tư hoàn chỉnh hệ thống kết nối đường cao tốc với hệ thống đường bộ trong khu vực;
- Xem xét áp dụng lộ trình giảm giá vé trên đường cao tốc để tăng tính hấp dẫn, thu hút phương tiện;
- Chỉ đạo Nhà đầu tư tăng cường công tác sửa chữa, bảo trì và tổ chức giao thông trên tuyến Quốc lộ 5 để nâng cao năng lực thông hành, đảm bảo an toàn giao thông.

#### **4. Về xử lý vi phạm đầu trục phương tiện:**

Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 15393/BGTVT-ATGT ngày 23/12/2016 trả lời Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam, Hiệp hội Vận tải hàng hóa Thành phố Hồ Chí Minh và Hiệp hội vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng.

Bộ GTVT trân trọng đề nghị Quý Hiệp hội phối hợp tuyên truyền, giải thích và vận động hội viên, doanh nghiệp nghiêm chỉnh chấp hành các quy định của pháp luật về bảo đảm trật tự an toàn giao thông. / 202

#### **Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ (để b/c);
- Tổng cục ĐBVN;
- Vụ Tài chính, Ban PPP;
- Lưu: VT; ATGT(Hiệu-03).

