BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI **CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM**	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 134/TTr-CĐBVN	*Hà Nội, ngày 28 tháng 8 năm 2024*

TỜ TRÌNH
Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về công trình kiểm soát tải trọng xe

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) ban hành Quyết định số 995/QĐ-BGTVT ngày 09/8/2024 về việc giao nhiệm vụ chủ trì xây dựng quy chuẩn kỹ thuật bổ sung vào kế hoạch xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật năm 2024 (bổ sung lần thứ 2) của Bộ GTVT, trong đó Cục Đường bộ Việt Nam (Cục ĐBVN) được giao nhiệm vụ xây dựng Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình kiểm soát tải trọng xe (Quy chuẩn). Cục ĐBVN đã khẩn trương xây dựng Đề cương Dự thảo Quy chuẩn, thành lập Ban Soạn thảo, tổ chức xây dựng dự thảo Quy chuẩn và trình Bộ GTVT tại Tờ trình số 126/TTr-CĐBVN ngày 19/8/2024.

Thực hiện chỉ đạo của Bộ GTVT tại văn bản số 9137/BGTVT-KHCN&MT ngày 22/8/2024, Cục ĐBVN đã tiến hành rà soát, cập nhật hồ sơ dự thảo QCVN về công trình KSTTX cho phù hợp với QCVN 66:2024/BGTVT đã ban hành ngày 23/7/2024.

Cục ĐBVN kính trình Bộ GTVT dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình kiểm soát tải trọng xe (KSTTX) với nội dung chính như sau:

I. Căn cứ pháp lý và sự cần thiết ban hành

1. Căn cứ pháp lý

- Luật Đường bộ ngày 27/6/2024;

- Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ ngày 27/6/2024;

- 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 78/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số đều của 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 Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật;

- Nghị định số 135/2021/NĐ-CP ngày 31 tháng 12 năm 2021 của Chính phủ Quy định về danh mục, việc quản lý, sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ và quy trình thu thập, sử dụng dữ liệu thu được từ phương tiện, thiết bị kỹ thuật do cá nhân, tổ chức cung cấp để phát hiện vi phạm hành chính;

- 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;

- 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

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

- Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới;

- Thông tư số 28/2024/TT-BGTVT ngày 23/7/2024 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm kiểm tra tải trọng xe (QCVN 66:2024/BGTVT);

- 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.

2. Sự cần thiết ban hành

2.1. Khái quát chung

- Căn cứ quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Bộ GTVT đã ban hành QCVN về trạm KTTTX (QCVN 66:2024/BGTVT) tại Thông tư số 28/2024/TT-BGTVT ngày 23/7/2024 thay thế cho Thông tư số 09/2013/TT-BGTVT ngày 06/5/2013 ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Trạm kiểm tra tải trọng xe (QCVN 66:2013/BGTVT). Theo đó, QCVN 66:2024/BGTVT sẽ có hiệu lực từ ngày 10/9/2024 với mô hình Trạm KTTTX cố định tự động 1 cấp cân. Tuy nhiên, 02 mô hình Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định và Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động đã được đầu tư theo quy định tại QCVN 66:2013/BGTVT và đưa vào hoạt động trước ngày Thông tư 28/2024/TT-BGTVT có hiệu lực thi hành thì tiếp tục hoạt động cho đến khi Luật Đường bộ có hiệu lực thi hành.

- Theo quy định của Luật Đường bộ ngày 27/6/2024 thì công trình kiểm soát tải trọng xe (trước đây gọi là Trạm KTTTX) là công trình đường bộ để xác định tải trọng trục xe, khối lượng toàn bộ của xe tham gia giao thông trên đường bộ, bảo đảm phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành.

2.2. Về công tác KTTTX theo quy định của Luật Giao thông đường bộ năm 2008 và QCVN 66:2013/BGTVT

Trên cơ sở QCVN 66:2013/BGTVT, các Trạm KTTTX cố định và Trạm KTTTX lưu động đã được thành lập và kiểm tra, xử lý có hiệu quả các xe quá tải trọng, quá khổ giới hạn, góp phần quan trọng trong công tác bảo về kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ (ví dụ: giai đoạn từ cuối năm 2016 đến năm 2022 Thanh tra giao thông đã sử dụng Trạm KTTTX lưu động, cố định và cân xách tay đã tiến hành kiểm tra 1.325.114 xe, trong đó có 129.511 xe vi phạm, tước 83.441 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc Nhà nước 1.969 tỷ đồng. Riêng

năm 2022, các trạm KTTTX lưu động, cố định trên cả nước đã kiểm tra 114.654 xe, trong đó có 18.110 xe vi phạm, tước 2.973 giấy phép lái xe, xử phạt nộp kho bạc nhà nước 147,75 tỷ đồng);

- Ngày 30/9/2016, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1885/QĐ-TTg Phê duyệt Quy hoạch tổng thể Trạm KTTTX trên đường bộ đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 nhằm kiện toàn hệ thống, mạng lưới kiểm soát tải trọng xe trên đường bộ nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về giao thông đường bộ; ngăn chặn các hành vi vi phạm quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ, góp phần bảo vệ và duy trì tuổi thọ của công trình đường bộ; thiết lập trật tự kỷ cương trong hoạt động vận tải, ngăn chặn tình trạng cạnh tranh không lành mạnh về giá cước vận tải; hạn chế xảy ra tai nạn giao thông trên đường bộ;

+ Mục tiêu của Quy hoạch: Giai đoạn đến năm 2020 cơ bản hình thành mạng lưới kiểm soát tải trọng xe trên toàn quốc; đầu tư xây dựng, lắp đặt 28 Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định trên đường bộ (*là Trạm KTTTX cố định 02 cấp cân*); Giai đoạn sau năm 2020 đến 2030 hoàn thiện mạng lưới kiểm soát tải trọng xe trên toàn quốc. Đầu tư xây dựng, lắp đặt 22 Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định;

+ Nguyên tắc lựa chọn vị trí đặt Trạm kiểm tra tải trọng xe phải kiểm soát tối đa các phương tiện lưu thông trên đường bộ (kể cả phương tiện từ các khu vực lân cận, các đầu mối nguồn hàng, cửa khẩu, bến cảng...); hạn chế tối đa hiện tượng xe quá tải đi vòng đường khác để trốn, tránh việc kiểm tra, kiểm soát của Trạm kiểm tra tải trọng xe; hạn chế tối đa các tác động, ảnh hưởng tiêu cực đến năng lực khai thác của đường bộ; rà soát, điều chỉnh vị trí một số Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định để kết hợp với Trạm thu phí lân cận;

+ Số lượng và vị trí các Trạm kiểm tra tải trọng xe: đầu tư xây dựng 50 Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định (trong đó có 26 Trạm kết hợp cùng các Trạm thu phí, 24 Trạm xây dựng độc lập);

+ Đối với các tuyến đường cao tốc, tuyến đường bộ xây dựng mới, nâng cấp cải tạo thì đầu tư, vị trí lắp đặt các thiết bị cần kiểm tra tải trọng xe hoặc xây dựng Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định.

+ Đối với các tuyến đường bộ đang khai thác thì thành lập Trạm kiểm tra tải trọng xe lưu động hoặc lắp đặt bổ sung thiết bị kiểm tra tải trọng xe.

+ Công nghệ: áp dụng các công nghệ hiện đại, bảo đảm kiểm soát tải trọng xe một cách nhanh chóng, hiệu quả, kết quả cân kiểm tra tải trọng xe đảm bảo đủ điều kiện xử phạt theo quy định; hạn chế tối đa sự tác động, can thiệp trực tiếp của con người vào quá trình kiểm soát tải trọng xe tại Trạm; hạn chế gây ùn tắc giao thông; giảm thiểu ảnh hưởng đến các phương tiện không thuộc diện phải kiểm tra trong quá trình hoạt động của Trạm.

Như vậy, tại Quyết định số 1885/QĐ-TTg đã định hướng rõ giai đoạn đến năm 2023 sẽ đầu tư xây dựng 50 Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định (trong đó có 26 Trạm kết hợp cùng các Trạm thu phí, 24 Trạm xây dựng độc lập); đối với các tuyến đường cao tốc, tuyến đường bộ xây dựng mới, nâng cấp cải tạo thì

đầu tư, vị trí lắp đặt các thiết bị cần kiểm tra tải trọng xe hoặc xây dựng Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định. Tuy nhiên, do có nhiều phát sinh trong quá trình thực hiện như nguồn vốn, quỹ đất, nhân lực vận hành, sự phát triển của khoa học công nghệ tự động hóa, Luật Quy hoạch được ban hành... nên chưa thực hiện việc đầu tư xây dựng đúng quy hoạch đã phê duyệt.

- Một số mô hình cân đã được lắp đặt và hoạt động ở Việt Nam:

* Mô hình 1: Trạm cân độc lập, được xây dựng tại những nơi không kết hợp được với trạm thu phí.

+ Phương án 1: Sử dụng cân là cân động tốc độ cao với độ chính xác thấp để phát hiện dấu hiệu xe quá tải và cân động tốc độ thấp với độ chính xác cao theo quy định pháp luật về đo lường đối với phương tiện đo lường nhóm 2 để căn cứ xử phạt.

+ Phương án 2: sử dụng cân động tốc độ cao với độ chính xác cho phép để có thể xử phạt xe quá tải theo quy định. Trình tự áp dụng như sau:

Bước 1(trước mắt): sử dụng cân lưu động đã trang bị cho các địa phương để cân lại làm căn cứ xử phạt.

Bước 2: sử dụng kết quả cân động tốc độ cao để xử phạt trực tiếp khi đã có chế tài sử phạt nguội (phạt trước, trả tiền sau).

+ Quy mô: Cả hai phương án trên đều không thiết kế bãi hạ tải.

* Mô hình 2: Trạm cân kết hợp với trạm thu phí nhằm tận dụng mặt bằng, công nghệ, kết cấu hạ tầng có sẵn của trạm thu phí. Việc tiến hành lắp đặt trạm cân kết hợp với trạm thu phí với 2 phương án sau:

+ Phương án 1: Công nghệ 2 cấp cân

Cân sơ cấp (cân động ở tốc độ cao) được lắp đặt tại khu vực cổng trạm thu phí nhằm phát hiện xe quá tải.

Cân thứ cấp (cân động ở tốc độ thấp, cân tĩnh, cân xách tay) được thiết kế thành một mô đun có thể gắn liền với trạm thu phí hoặc sau trạm thu phí trong phạm vi thích hợp, tùy từng điều kiện cụ thể. Tại đây bố trí các lực lượng chức năng để xử lý. Mô hình này không thiết kế bãi hạ tải, hoạt động theo tiêu chí từ chối phục vụ, cưỡng bức quay lại.

+ Phương án 2: Công nghệ 1 cấp cân

Sử dụng công nghệ 01 cân là cân động ở tốc độ cao với độ chính xác cho phép để có thể xử phạt xe quá tải theo quy định. Trình tự áp dụng như sau:

Bước 1 (trước mắt): sử dụng cân lưu động đã trang bị cho các địa phương để cân lại.

Bước 2: sử dụng để xử phạt trực tiếp khi hoàn thiện chế tài sử phạt nguội (phạt trước, trả tiền sau).

- Các công nghệ cân đã từng được lắp đặt và hoạt động ở Việt Nam:

+ Công nghệ cảm biến áp điện (Piezoelectric sensor);

+ Công nghệ cảm biến Thạch Anh (Lineas Quartz Sensor);

+ Công nghệ cảm biến lực (Load Cell).

- Đối với Trạm KTTTX cố định (2 cấp cân): cả nước có 02 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 và phát huy hiệu quả nhất định. Tuy nhiên, do yêu cầu phát triển ngày càng cao của lĩnh vực đường bộ, nhất là ứng dụng công nghệ trong công tác KTTTX trên các tuyến quốc lộ, đường cao tốc nên mô hình KTTTX cố định với bộ máy quản lý, vận hành và xử lý vi phạm tại Trạm lên tới gần 60 người, chi phí duy trì hoạt động và bảo trì Trạm hàng năm lớn (hơn 5 tỷ đồng mỗi năm) nên dần không phù hợp với yêu cầu thực tế nên 02 Trạm KTTTX cố định đã dừng hoạt động. Đồng thời, cả 2 Luật Đường bộ và Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ đều không có quy định về Trạm KTTTX mà được thay thế bằng công trình KSTTX; không quy định thẩm quyền dừng phương tiện; không quy định Hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm tra tải trọng xe cơ giới được trang bị cho lực lượng thanh tra đường bộ. Thanh tra đường bộ và cơ quan quản lý đường bộ chỉ có thể thực hiện việc KTTTX thông qua các công trình KSTTX (mô hình Trạm KTTTX cố định tự động 1 cấp cân tại dự thảo Quy chuẩn mới) và chuyển dữ liệu cho cơ quan có thẩm quyền xử lý theo quy định tại Điều 39 Luật Đường bộ và Điều 75 Luật Trật tự an toàn GTĐB. *Do đó, cần xem xét không quy định về Trạm KTTTX cố định (02 cấp cân) trong dự thảo Quy chuẩn.*

- Đối với Trạm KTTTX lưu động: 62 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương được trang cấp 63 Trạm KTTTX lưu động với khả năng cơ động đến các vị trí có mật độ giao thông cao, nhiều xe tải hoạt động đã phát huy hiệu quả bảo vệ kết câu hạ tầng giao thông đường bộ. Tuy nhiên đến thời điểm hiện tại số Trạm còn hoạt động là 46 Trạm; số Trạm dừng hẳn hoặc tạm dừng là 17 Trạm. Nguyên nhân chính do khó khăn bố trí 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; chi phí hoạt động khá cao; Trạm không kiểm soát được toàn bộ số xe quá tải qua Trạm. Đồng thời, hiện nay dự thảo Luật Đường bộ và dự thảo Luật Trật tự an toàn giao thông đang hoàn chỉnh trình Quốc Hội thông qua theo hướng giao lực lượng Cảnh sát giao thông tuần tra, kiểm soát, dừng phương tiện để kiểm tra, xử lý vi phạm về tải trọng trên đường bộ; hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm tra tải trọng xe cơ giới được trang bị cho lực lượng Cảnh sát giao thông để phục vụ kiểm tra, phát hiện và xử lý hành vi vi phạm quy định về tải trọng xe trên đường bộ. Đồng thời, cả 2 Luật Đường bộ và Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ đều không có quy định về Trạm KTTTX mà được thay thế bằng công trình KSTTX; không quy định thẩm quyền dừng phương tiện; không quy định Hệ thống thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ kiểm tra tải trọng xe cơ giới được trang bị cho lực lượng thanh tra đường bộ. Thanh tra đường bộ và cơ quan quản lý đường bộ chỉ có thể thực hiện việc KTTTX thông qua các công trình KSTTX (mô hình Trạm KTTTX cố định tự động 1 cấp cân tại dự thảo Quy chuẩn mới) và chuyển dữ liệu cho cơ quan có thẩm quyền xử lý theo quy định tại Điều 39 Luật Đường bộ và Điều 75 Luật Trật tự an toàn GTĐB. *Do đó, cần xem xét*

không quy định về Trạm KTTTX lưu động trong dự thảo Quy chuẩn.

2.3. Về mô hình trạm KTTTX cố định tự động 1 cấp cân

- Để ứng dụng công nghệ trong hoạt động KTTTX, Bộ GTVT đã cho phép Cục ĐBVN thí điểm lắp đặt 04 Hệ thống cân kiểm tra tải trọng xe cố định tự động một cấp cân tại đoạn Km78/QL.5 địa phận Hải Phòng. Các bộ cân KTTTX tự động này 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. Việc xử phạt VPHC thực hiện theo quy định tại Nghị định số 135/2021/NĐ-CP của Chính phủ và Thông tư số 51/2022/TT-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

- Kết quả thí điểm cho thấy 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); 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). Các bộ cân này kiểm soát tự động 24/24h trong mọi điều kiện thời tiết; giám sát 100% số lượt xe lưu thông trên đoạn đường đặt thiết bị cân; dữ liệu cân tải trọng và hình ảnh, biển số phương tiện vi phạm được gửi đến cơ quan có thẩm quyền (Thanh tra giao thông, Cảnh sát giao thông) "phạt nguội" hoặc kiểm tra, xử phạt trực tiếp ở vị trí khác thuận lợi hơn, đảm bảo phù hợp tình hình thực tế theo xu thế công nghệ phát triển hiện nay. Ngoài ra, việc bổ sung thêm mô hình cân loại này khi hoạt động sẽ không phải bố trí công chức thanh tra kiểm tra KTTTX, bảo đảm tính khách quan và cũng là một trong các biện pháp phòng chống tiêu cực hiệu quả do không tiếp xúc trực tiếp với đối tượng có hành vi vi phạm về tải trọng xe.

- Ngoài ra, đến thời điểm hiện tại việc áp dụng các bộ cân KTTTX cố định tự động 1 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 tự động trên đường ĐT.74l, tỉnh Bình Dương, Dự án Hệ thống các Trạm kiểm tra tải trọng xe cố định 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 ĐBVN cũng đã nghiên cứu một số tài liệu liên quan đến công nghệ và mô hình cân KTTTX cố định tự động 1 cấp cân 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 điêu 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).

- Cục ĐBVN cũng đã tham khảo kinh nghiệm KSTTX của một số nước như Nhật Bản, Séc, Hà Lan, Hàn Quốc, Mỹ, Trung Quốc, Braxin và nhận thấy, các nước đã từng bước ứng dụng cân KTTTX cố định tự động và ngày càng ở mức tự động hóa cao, bao gồm cả sử dụng thiết bị cân KTTTX tự động như cân sơ cấp để phát hiện sơ bộ phương tiện vi phạm (Hàn Quốc) và sử dụng cân KTTTX tự động để xử phạt (Nhật Bản, Séc, Hà Lan, Mỹ, Trung Quốc, Braxin).

2.4. Trạm KTTTX cố định tự động 1 cấp cân

- Từ kết quả nghiên cứu, tham khảo quy định và kinh nghiệm quốc tế cũng như thí điểm ứng dụng mô hình Trạm KTTTX cố định 1 cấp cân nêu trên, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 28/2024/TT-BGTVT ngày 23/7/2024 của Bộ Giao thông vận tải ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm kiểm tra tải trọng xe (QCVN 66:2024/BGTVT).

- QCVN 66:2024/BGTVT là cơ sở quan trọng để đầu tư, lắp đặt các công trình KSTTX cố định tự động 01 cấp cân trên đường bộ phục vụ kiểm soát tải trọng xe và tiến hành xử lý vi phạm về tải trọng xe, từng bước khắc phục và giảm thiểu tình trạng xe quá tải trọng lưu thông 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.

- Theo quy định tại Điều 39 Luật Đường bộ ngày 27/6/2024 thì công trình kiểm soát tải trọng xe (trước đây gọi là Trạm KTTTX) là công trình đường bộ, thuộc tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về công trình KSTTX, quy định về hoạt động của công trình KSTTX. Do đó, việc xây dựng Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình KSTTX theo hướng chỉ quy định về công trình KSTTX tự động 01 cấp cân là phù hợp với Luật Đường bộ và Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ; khi được ban hành, Quy chuẩn sẽ là cơ sở quan trọng để cấp thẩm quyền xem xét, cho phép đầu tư, lắp đặt, đưa vào sử dụng các công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân nhằm hoàn thiện cơ sở pháp lý, tăng cường giải pháp ứng dụng công nghệ hiện đại trong 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. Quá trình xây dựng dự thảo Quy chuẩn

1. Lập, phê duyệt đề cương chi tiết

Căn cứ Quyết định số 995/QĐ-BGTVT ngày 09/8/2024 của Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường bộ Việt Nam (Cục ĐBVN) đã xây dựng và phê duyệt đề cương dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình kiểm soát tải trọng xe ngày 10/8/2024.

2. Xây dựng dự thảo Quy chuẩn

- Trên cơ sở đề cương dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình KSTTX được phê duyệt, Cục ĐBVN đã chỉ đạo khẩn trương xây dựng dự thảo Quy chuẩn và trình Bộ GTVT tại Tờ trình số 126/TT-CĐBVN.

- Cục ĐBVN đã ban hành Quyết định số 3111/QĐ-CĐBVN ngày 19/8/2024 về thành lập Ban soạn thảo xây dựng dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình kiểm soát tải trọng xe. Trưởng ban soạn thảo đã có văn bản ngày 19/8/2023 phân công các thành viên xây dựng nội dung và thuyết minh dự thảo Quy chuẩn.

- Ngày 21/8/2024, Cục Đường bộ Việt Nam đã có văn bản số 5782/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.

- Ban Soạn thảo đã tổ chức tiếp thu các ý kiến tham gia để hoàn thiện dự thảo Quy chuẩn (có báo cáo tiếp thu kết quả rà soát, dự thảo Thông tư, dự thảo Quy chuẩn và hồ sơ trình ban hành Quy chuẩn gửi kèm).

III. Bố cục và nội dung chính của dự thảo Quy chuẩn

Dự thảo Quy chuẩn được xây dựng trên cơ sở kế thừa các nội dung phù hợp của QCVN 66:2024/BGTVT, có chỉnh sửa các từ ngữ phù hợp với công trình kiểm soát tải trọng xe theo quy định của Luật Đường bộ năm 2024.

Dự thảo Quy chuẩn có bố cục và nội dung chính như sau:

Lời nói đầu

1. Quy định chung

1.1. Phạm vi điều chỉnh

1.2. Đối tượng áp dụng

1.3. Tài liệu viện dẫn

1.4. Thuật ngữ và định nghĩa

1.5. Các từ viết tắt

2. Quy định kỹ thuật

2.1. Công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân

2.2. Quy mô của công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân

2.3. Yêu cầu thiết kế công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân

2.4. Yêu cầu thiết kế quy trình kỹ thuật công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân

2.5. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân

2.6. Yêu cầu đối với báo hiệu tại công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân

2.7. Yêu cầu đối với hệ thống thiết bị chính của công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân

2.8. Yêu cầu đối với hệ thống thiết bị khác của công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân

2.9. Yêu cầu về dữ liệu cân

3. Quy định về quản lý

4. Tổ chức thực hiện

Phụ lục A - Sơ đồ minh họa công trình KSTTX cố định tự động 1 cấp cân.

IV. Đề xuất, kiến nghị

Cục ĐBVN đã lập Hồ sơ xây dựng Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình KSTTX bao gồm:

- Tờ trình Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình KSTTX;
- Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình KSTTX;
- Dự thảo Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về cụng trỡnh KSTTX.
- Bảng tiếp thu ý kiến góp ý đối với dự thảo Quy chuẩn của các cơ quan, tổ chức, cá nhân.
- Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình KSTTX;
- Bảng so sánh Dự thảo Quy chuẩn với Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia QCVN 66:2014/BGTVT về trạm kiểm tra tải trọng xe;
- Đề cương Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình KSTTX;
- Các văn bản pháp lý có liên quan;
- Các tài liệu tham khảo có liên quan.

Cục Đường bộ Việt Nam kính báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, thực hiện thủ tục ban hành Quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia về công trình kiểm soát tải trọng xe./.

(Tờ trình này thay thế cho Tờ trình số 126/TTr-CĐBVN ngày 19/8/2024)

Nơi nhận:
- Như trên;
- Cục trưởng (để b/c);
- Các Vụ thuộc Bộ GTVT: KHCN&MT, PC, KCHTGT;
- Các thành viên Ban Soạn thảo;
- Lưu: VT, PCTT.

KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI * CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM *

Phan Thị Thu Hiền