

THỰC TRẠNG XE CHỖ HÀNG VƯỢT TẢI TRỌNG CHO PHÉP HOẠT ĐỘNG TRÊN ĐỊA BÀN TỈNH HÀ NAM, NGUYÊN NHÂN VÀ GIẢI PHÁP

Đại úy, Phạm tiến Tài
Viện Khoa học Cảnh sát, Học viện Cảnh sát nhân dân

TÓM TẮT:

Trong những năm qua tình hình xe chở hàng vượt tải trọng cho phép tham gia giao thông trên cả nước nói chung và trên địa bàn tỉnh Hà Nam có diễn biến rất phức tạp. Hậu quả do tình trạng chở hàng vượt tải trọng cho phép gây ra vô cùng nghiêm trọng không chỉ gây hư hỏng kết cấu hạ tầng giao thông mà còn tiềm ẩn rất nhiều nguy cơ gây TNGT. Trong bài viết này, tác giả đề cập tới thực trạng xe chở hàng vượt tải trọng cho phép hoạt động trên địa bàn tỉnh Hà Nam, chỉ ra nguyên nhân của thực trạng này, cũng như đề xuất một số giải pháp nhằm khắc phục tình trạng trên theo chức năng của lực lượng CSGT.

Từ khóa: Xe chở hàng vượt tải trọng cho phép; tai nạn giao thông; Cảnh sát giao thông Công an tỉnh Hà Nam; trật tự an toàn giao thông; xử phạt vi phạm hành chính.

ABSTRACT:

In recent years, the situation of trucks carrying goods exceeding the allowable load in traffic across the country in general and in Ha Nam province has been complicated. Consequences due to the situation of cargo exceeding the allowable load are extremely serious, not only causing damage to traffic infrastructure but also potentially causing a lot of risk of traffic accidents. In this article, the author mentions the situation of cargo trucks exceeding the allowable load to operate in Ha Nam province, points out the causes of this situation, as well as proposes some solutions to overcome the situation. the above situation according to the function of the traffic police force.

Key words: Vehicles carrying goods exceeding the permissible load; traffic accidents; Traffic Police Ha Nam Provincial Police; traffic order and safety; administrative violations

Hà Nam nằm ở Tây Nam châu thổ sông Hồng, trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, là cửa ngõ phía Nam của thủ đô Hà Nội với diện tích đất tự nhiên 86.193 ha, dân số 878.000 người; trong đó thành phố Phủ Lý là trung tâm kinh tế - chính trị - văn hoá của tỉnh, cách Thủ đô Hà Nội khoảng 58 km. Hà Nam có mạng lưới giao thông rất thuận lợi, là tỉnh nằm trên trục giao thông quan trọng xuyên Bắc - Nam, trên địa

bản tỉnh có quốc lộ 1A và đường sắt Bắc - Nam chạy qua với chiều dài gần 50km và các tuyến đường giao thông quan trọng khác như quốc lộ 21, quốc lộ 21B, quốc lộ 38. Phía Bắc giáp với Hà Nội, phía Đông giáp với Hưng Yên và Thái Bình, phía Nam giáp Nam Định và Ninh Bình, phía Tây giáp Hòa Bình.

Tài nguyên khoáng sản trên địa bàn Hà Nam vô cùng phong phú chủ yếu là đá carbonate; đá vôi mây da báo; đá đen; đất sét; than bùn; cát xây dựng... có trữ lượng lớn và phân bố rộng khắp. Phần lớn các tài nguyên khoáng sản phân bố gần trục đường giao thông, thuận tiện cho việc khai thác, vận chuyển và chế biến. Tuy nhiên, bên cạnh những thuận lợi về điều kiện vị trí địa lý, tài nguyên thiên nhiên phong phú, Hà Nam cũng đang phải đối mặt với không ít tác động gây mất TTATGT đường bộ,... đặc biệt là tình trạng xe tải, xe đầu kéo kéo rơ-mooc hoặc sơ - mi rơ - mooc chở hàng vượt tải trọng cho phép tham gia giao thông.

Theo báo cáo thống kê của Phòng CSGT Công an tỉnh Hà Nam, từ năm 2019 đến 06/2023, lực lượng CSGT thông qua công tác TTKS đã phát hiện và lập biên bản xử lý 46.761 trường hợp vi phạm TTATGT đường bộ, phạt tiền hơn 110,966 tỷ đồng, tước 8.199 giấy phép lái xe, tạm giữ 9.614 phương tiện (trong đó có 2.262 xe ô tô, 7262 xe mô tô, 90 phương tiện khác). Liên quan đến đối tượng xe ô tô tải, đầu kéo kéo sơ-mi hoặc sơ-mi rơ-mooc, lực lượng CSGT đã phát hiện và xử lý 9.510 trường hợp vi phạm TTATGT. Một số hành vi vi phạm chủ yếu bị lực lượng CSGT kiểm tra và lập biên bản XLVP như dừng, đỗ sai quy định; không chấp hành báo hiệu đường bộ; đi vào đường cấm, đi ngược chiều đường một chiều; không chấp hành quy định về tốc độ; đi không đúng phần đường, làn đường; vi phạm nồng độ cồn; không đảm bảo tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật phương tiện; vi phạm quy định về tải trọng.... Trong đó, hành vi chở hàng vượt tải trọng cho phép bị lực lượng CSGT phát hiện và lập biên bản xử phạt là 6.810 trường hợp (chiếm 14,56% tổng số hành vi vi phạm), phạt tiền 37,839 tỷ đồng (chiếm 34,1% tổng số tiền xử phạt), đây là mối nguy cơ tiềm ẩn gây ra các vụ TNGT trên địa bàn tỉnh trong thời gian qua.

Tình hình đăng kí, quản lý phương tiện: Đăng kí mới 117.562 phương tiện; Trong đó: 12.611 ô tô, 88.362 mô tô, 16.589 xe máy điện, nâng tổng số phương tiện đang quản lý là 546.258 phương tiện; trong đó có 38.986 ô tô, 469.375 mô tô, 37.897 xe máy điện. Riêng đối với số lượng xe tải đăng kí mới trong giai đoạn từ 2019 - 6/2023 là 3.886 phương tiện (chiếm 30,8% tổng số phương tiện ô tô đăng kí mới). Trong đó năm 2022 và 6 tháng đầu năm 2023 là thời điểm số lượng ô tô tải đăng kí mới nhiều nhất trên tổng số ô tô tải đăng kí mới trong giai đoạn 2019 - 06/2023 (1.369 phương tiện, chiếm 35,23%).

Thực tế cho thấy, số lượng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ trên địa bàn tỉnh tăng đều qua các năm, bên cạnh đó số lượng phương tiện ngoại tỉnh lưu thông

qua lại trên địa bàn rất lớn phục vụ nhu cầu di chuyển và lưu thông hàng hóa giữa các vùng miền. Trong khi đó, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có tốc độ phát triển chưa theo kịp với hoạt động giao thông thực tế đã gây ảnh hưởng rất lớn đến tình hình TTATGT đường bộ trên địa bàn tỉnh.

Trong giai đoạn từ 2019 - 6/2023, trên địa bàn toàn tỉnh xảy ra 414 vụ TNGT đường bộ, làm chết 333 người, bị thương 193 người; va chạm giao thông đường bộ xảy ra 208 vụ, làm 229 người bị thương. Giai đoạn từ năm 2019 - 2022, tình hình tai nạn và va chạm giao thông được kiểm chế khá ổn định, không có sự tăng, giảm rõ rệt. Tuy nhiên, trong 6 tháng đầu năm 2023, tình hình TNGT đường bộ xảy ra 117 vụ, làm chết 71 người, bị thương 86 người, tăng mạnh so với cùng kỳ năm 2022 và cả năm 2022. Qua phân tích 622 vụ tai nạn và va chạm giao thông xảy ra trong giai đoạn từ năm 2019 - tháng 06/2023 trên địa bàn tỉnh Hà Nam cho thấy, số vụ tai nạn và va chạm giao thông có liên quan đến xe ô tô tải, ô tô đầu kéo kéo rơ-mooc hoặc sơ mi rơ-mooc là 303 vụ (chiếm 48,7% tổng số vụ).

Điều này xuất phát từ việc nền kinh tế cả nước nói chung và Hà Nam nói riêng đang dần khôi phục sau đại dịch Covid-19, lưu lượng vận tải hàng khách và hàng hóa trong 6 tháng đầu năm 2023 trên địa bàn tỉnh tăng nhanh, vận tải hành khách ước đạt 3,5 triệu lượt khách vận chuyển, tăng 39,1% so với cùng kỳ; luân chuyển hành khách ước đạt 250,4 triệu lượt HK.Km, tăng 38,8% so cùng kỳ năm 2022. Vận tải hàng hóa ước đạt 31,6 triệu tấn, tăng 73,2% so với cùng kỳ; khối lượng luân chuyển hàng hóa ước đạt 1.408,2 triệu tấn.km, tăng 69,6% so với cùng kỳ năm 2022. Do đó, lưu lượng phương tiện giao thông lưu thông qua lại trên địa bàn tỉnh Hà Nam tăng đột biến, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông chưa phát triển một cách đồng bộ nên tình hình TNGT có chiều hướng gia tăng trong thời gian qua.

Thực tế cho thấy, hoạt động chở hàng vượt tải trọng cho phép của xe tải, xe đầu kéo kéo rơ-mooc hoặc sơ-mi rơ-mooc để lại những hậu quả nghiêm trọng đặc biệt làm cho hạ tầng giao thông bị xuống cấp, hư hại nhanh chóng cũng như gây mất TTATGT, trong đó có nhiều vụ TNGT có tính chất nghiêm trọng xảy ra trên địa bàn. Theo một nghiên cứu cho thấy, một xe chở vượt tải trọng gấp 2 lần cho phép, sức phá hoại tương đương 16 xe chở đúng tải trọng; còn nếu chở gấp 3 lần, sức phá hoại tương đương 81 xe. Ngoài ra, khi chở hàng vượt tải trọng, hệ thống an toàn của phương tiện bị suy giảm, thậm chí mất tác dụng (hệ thống phanh, hệ thống lốp,...), gây ảnh hưởng nghiêm trọng tới các thao tác kỹ thuật của người điều khiển như căn đường và xử lý tình huống không chuẩn xác thì việc xảy ra tai nạn xảy ra là điều khó tránh khỏi. Bên cạnh đó, người dân sinh sống dọc hai bên tuyến đường mà các phương tiện này chạy qua phải hứng chịu khí tải, khói bụi, ồn ào và tiềm ẩn các nguy cơ gây TNGT do những phương tiện này làm rơi vật liệu như cát, đá, sỏi,... xuống đường.

Ngoài vấn đề gây mất an toàn giao thông, thiệt hại kinh tế do xe chở hàng vượt tải trọng để lại vô cùng lớn, khi chi phí đại tu dành cho 1km đường ô tô có 2 làn xe hiện nay lên tới 10 tỷ đồng. Còn đối với những tuyến đường bị hư hỏng hoàn toàn, mức đầu tư còn lớn hơn nhiều. Theo tính toán, đáng lẽ đường mới đưa vào khai thác, sử dụng trong 10 năm, nhưng do xe chở hàng vượt tải trọng nên chưa đến 1 năm đưa vào sử dụng đã phải đại tu. Như vậy, có thể khẳng định, xe chở hàng vượt tải trọng là một trong những nguyên nhân chủ yếu khiến nhiều con đường xuống cấp nghiêm trọng, gây thiệt hại về người và tài sản do xe chở hàng vượt tải trọng gây ra.

Có thể thấy, tình trạng xe chở hàng quá tải trọng trên địa bàn tỉnh đang diễn biến phức tạp, xuất phát từ nhiều nguyên nhân khác nhau. Trong đó phải kể đến ý thức chấp hành pháp luật giao thông của một bộ phận lái xe, chủ doanh nghiệp vận tải còn hạn chế. Nhiều chủ doanh nghiệp vì lợi nhuận dù biết sai phạm nhưng vẫn bất chấp để tài xế vi phạm, họ chấp nhận bị xử phạt nếu bị lực lượng chức năng phát hiện xử lý vì số tiền xử phạt hiện còn quá thấp so với lợi nhuận thu được. Cụ thể:

- Về mặt chủ quan: Tình trạng xe chở hàng vượt tải trọng cho phép (hay thường được gọi là quá tải trọng) tham gia giao thông xuất phát từ việc những cá nhân, doanh nghiệp tìm mọi cách để tiết giảm chi phí trong quá trình hoạt động kinh doanh vận tải. Với cùng một khối lượng hàng hóa phải vận chuyển, việc chở hàng vượt tải trọng cho phép sẽ giúp các cá nhân, doanh nghiệp hạn chế số lượng phương tiện tham gia vận tải (tiết kiệm chi phí đầu tư ban đầu với phương tiện), tiết kiệm được nhân công lao động (lái xe), tiết kiệm được nhiên liệu,... từ đó giảm giá thành vận chuyển, tăng tính cạnh tranh, đem lại lợi nhuận cao hơn. Mặt khác, nhận thức về pháp luật, ý thức đảm bảo an toàn giao thông của nhiều chủ phương tiện và lái xe còn hạn chế.

- Về mặt khách quan: Công tác XLVP hành chính hành vi điều khiển xe chở hàng vượt tải trọng cho phép tham gia giao thông của các lực lượng chức năng, đặc biệt là của lực lượng CSGT vẫn đang gặp nhiều khó khăn, vướng mắc như lực lượng trực tiếp tham gia TTKS phát hiện, xử phạt VPHC còn mỏng; các khu vực hạ tải còn ít, công cụ trang thiết bị như trạm cân lưu động, cân tải trọng xách tay còn thiếu, chưa đáp ứng được yêu cầu thực tế dẫn đến tình trạng “phạt cho tồn tại”; mối quan hệ phối hợp giữa các lực lượng chức năng chưa thực sự đồng bộ, chặt chẽ. Còn có tình trạng các đối tượng khi bị lực lượng chức năng phát hiện, xử lý thì tìm mọi cách đưa hối lộ (tiền, quà biếu...) để xin bỏ qua lỗi vi phạm hoặc xin giảm nhẹ mức xử phạt.

Đồng thời, sự phát triển ngày càng nhanh của kinh tế - xã hội khiến cho hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ chưa đảm bảo, hệ thống vận chuyển, kho bãi, bốc dỡ hàng hóa chưa thật sự đồng bộ, thiếu tính quy hoạch và tầm nhìn dài hạn cũng là một trong những nguyên nhân dẫn đến tình trạng xe chở hàng vượt tải trọng cho phép tham gia giao thông vẫn còn diễn biến phức tạp.

Ngoài ra, để tránh được sự kiểm tra, kiểm soát của cơ quan chức năng và lực lượng CSGT, các đối tượng vận chuyển hàng quá tải trọng thường sử dụng một số thủ đoạn sau:

+ Các đối tượng thực hiện hành vi điều khiển xe chở hàng vượt tải trọng cho phép thường lợi dụng thời điểm giao ca giữa các tổ TTKS nhằm tránh sự kiểm tra, kiểm soát của lực lượng chức năng hoặc hoạt động tập trung vào ban đêm, vào các ngày nghỉ lễ, tết... Dựa vào số liệu thống kê, các xe vi phạm về tải trọng thường hoạt động vào các khung giờ 22h đến 6h sáng hàng ngày. Đây là thời điểm khó quan sát, người qua lại ít, đường vắng và dễ dàng lẩn tránh sự chú ý của các lực lượng chức năng, thuận lợi cho việc vận chuyển và trốn thoát khi bị lực lượng chức năng phát hiện.

+ Lợi dụng những sơ hở, thiếu sót trong công tác quản lý của các cơ quan chức năng thực hiện hành vi “môi giới dẫn xe”, “cò”, “hối lộ”, vượt hay né tránh các điểm TTKS cố định, lưu động của lực lượng chức năng.

+ Vận chuyển theo từng đoàn xe lớn nối tiếp nhau nhằm tránh sự kiểm tra, kiểm soát của các lực lượng chức năng, lấy số lượng để áp đảo lực lượng mỏng của lực lượng chức năng gây khó khăn trong việc chặn dừng kiểm tra và xử lý. Khi bị lực lượng chức năng dừng tiến hành dừng xe kiểm tra, xử lý các đối tượng dừng xe thành đoàn, câu kéo thời gian, có trường hợp đóng cửa rời đi không chấp hành việc cân tải trọng phương tiện gây UTGT, tạo áp lực lên lực lượng CSGT.

+ Tiến hành sang tải, hạ tải hàng hóa để đi qua các tổ TTKS, các trạm cân, sau khi đi qua lại xếp hàng hóa để tiếp tục lưu hành.

+ Sử dụng một xe “mồi” ngụy trang đi trước để thám thính nắm vị trí các tổ TTKS tại tuyến đường, nếu không có lực lượng chức năng TTKS thì báo về để các xe khác tiến hành di chuyển.

+ Còn có tình trạng các cá nhân, doanh nghiệp vận tải thuê các đối tượng cảnh giới sử dụng xe máy, điện thoại di động để theo dõi, cập nhật hình ảnh, vị trí, tuyến đường tuần tra của các tổ công tác CSGT. Những người này sau đó sẽ thông báo vị trí lập chốt, cung đường tuần tra của lực lượng CSGT cho các tài xế để tránh việc bị phát hiện, xử lý những vi phạm.

Để chủ động phòng ngừa, nâng cao hiệu quả xử phạt vi phạm hành chính hành vi điều khiển xe chở hàng vượt tải trọng cho phép tham gia giao thông, lực lượng CSGT Công an tỉnh Hà Nam cần thực hiện đồng bộ các giải pháp sau:

Thứ nhất, lực lượng CSGT Công an tỉnh Hà Nam tiếp tục làm tốt công tác tham mưu giúp ban Giám đốc Công an tỉnh trong chỉ đạo, điều hành, ban hành các chỉ thị, nghị quyết, kế hoạch, hoàn thiện các quy định của pháp luật có liên quan đến công

tác bảo đảm TTATGT nói chung và xử phạt VPHC hành vi điều khiển xe chở hàng vượt tải trọng cho phép tham gia giao thông nói riêng.

Thứ hai, lực lượng CSGT cần làm tốt công tác điều tra cơ bản nắm tình hình địa bàn, tuyến đường, thời gian, thủ đoạn, số lượng phương tiện, chủng loại hoạt động vận chuyển hàng hóa vượt tải trọng cho phép tham gia giao thông. Từ kết quả thu được, lực lượng CSGT tiến hành xây dựng kế hoạch, bố trí lực lượng, phương tiện trang thiết bị kỹ thuật nghiệp vụ tổ chức TTKS phát hiện, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm TTATGT nói chung, hành vi vi phạm điều khiển xe chở hàng vượt tải trọng cho phép tham gia giao thông nói riêng, với quan điểm xử lý “không có vùng cấm, không có ngoại lệ”.

Thứ ba, bên cạnh công tác tuần tra kiểm soát, xử phạt VPHC, lực lượng CSGT cần làm tốt công tác tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật về TTATGT như: phối hợp với các cơ quan báo đài, phát thanh truyền hình, các nền tảng truyền thông đa phương tiện, các mạng xã hội đưa tin bài, hình ảnh, xây dựng phóng sự tuyên truyền sâu rộng nhằm lên án các hành vi vi phạm TTATGT nhất là hành vi điều khiển xe chở hàng vượt tải trọng cho phép tham gia giao thông. Đổi mới cách thức tiếp cận trong công tác tuyên truyền phổ biến giáo dục pháp luật, với các đối tượng khác nhau có cách tiếp cận khác nhau trong phương pháp tuyên truyền. Tập trung tuyên truyền vào các nhóm đối tượng lái xe vận chuyển hàng hóa và hành khách; chủ các doanh nghiệp vận tải, xí nghiệp..., bằng nhiều hình thức khác nhau như trực tiếp tại cơ quan doanh nghiệp, phát tờ rơi hoặc trên các phương tiện thông tin đại chúng. Ngoài ra, lực lượng CSGT còn tổ chức ký cam kết cho doanh nghiệp, hợp tác xã, người điều khiển loại phương tiện vận tải chấp hành nghiêm luật GTĐB.

Thứ tư, Lãnh đạo chỉ huy các cấp cần chú trọng công tác bồi dưỡng, đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, khoa học kỹ thuật, thường xuyên tổ chức các lớp tập huấn xử lý các tình huống thường gặp trong khi làm nhiệm vụ, tập huấn các kỹ năng sử dụng các trang thiết bị máy móc kỹ thuật mới... cho CBCS lực lượng CSGT để thực hiện tốt nhiệm vụ được giao. Bên cạnh đó, Lãnh đạo chỉ huy các cấp cũng cần thường xuyên tổ chức kiểm tra đối với các Tổ TTKS, đảm bảo CBCS CSGT khi thực hiện nhiệm vụ đúng tác phong, điều lệnh CAND; thực hiện đúng quy trình công tác, kịp thời phát hiện và xử lý nghiêm các hành vi sai phạm, đặc biệt là các hành vi những nhiễu, nhận hối lộ.

Thứ năm, lực lượng CSGT cần tăng cường ứng dụng khoa học công nghệ, tăng cường đầu tư, trang bị công cụ phương tiện, trang thiết bị hỗ trợ vào trong công tác tuần tra, kiểm soát, để nâng cao hiệu quả hoạt động xử lý vi phạm.... Từ đó, có thể nâng cao ý thức của người dân khi tham gia giao thông kể cả khi không có sự hiện diện của lực lượng chức năng trên đường.

Thứ sáu, lực lượng CSGT cần chú trọng công tác phối hợp và trao đổi thông tin với các lực lượng khác trong và ngoài ngành Công an nhằm đảm bảo thông tin được thông suốt như Thanh tra giao thông, sở giao thông vận tải,... Tùy theo chức năng, nhiệm vụ của từng lực lượng để chủ động phối hợp. Nội dung phối hợp cần tập trung vào việc huy động các cơ quan và tổ chức hỗ trợ cung cấp các thông tin có liên quan phục vụ cho việc thực hiện tốt chính sách, xây dựng và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và các quy định về đảm bảo TTATGT, xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ. Phối hợp thực hiện có hiệu quả chức năng từng lực lượng, cơ quan và tổ chức trong đảm bảo TTATGT; tham gia phát hiện và đấu tranh xử lý đối với hành vi vi phạm của các tổ chức, cá nhân khi tham gia giao thông; phát hiện khắc phục những sơ hở và thiếu sót trong thực hiện biện pháp đảm bảo TTATGT; duy trì các hoạt động giao thông công cộng thông suốt tại các tuyến, địa bàn, nút giao thông trọng điểm./.