

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
CỤC ĐĂNG KIỂM VIỆT NAM

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 4800/ĐKVN-VAR

V/v: Triển khai thực hiện Thông tư số
46/2015/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày 20 tháng 11 năm 2015

Kính gửi: Các đơn vị đăng kiểm xe cơ giới

Ngày 07/09/2015, Bộ trưởng Bộ GTVT ký ban hành Thông tư số 46/2015/TT-BGTVT (sau đây viết tắt là TT46) "*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 và giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ*"; Thông tư có hiệu lực từ ngày 01/12/2015. Để triển khai thực hiện, yêu cầu các đơn vị đăng kiểm xe cơ giới tổ chức cho lãnh đạo, đăng kiểm viên nghiên cứu kỹ nội dung Thông tư để vận dụng vào nhiệm vụ kiểm định hàng ngày, trong đó tập trung vào một số điểm cụ thể như sau:

1. Đối với các rơ moóc kiểu modunle có tính năng ghép nối được với nhau sử dụng để chở hàng siêu trường, siêu trọng, các đơn vị ghi chú trong Giấy chứng nhận kiểm định ATKTK & BVMT xe cơ giới nội dung "*Được phép ghép nối các module với nhau và phải có Giấy phép lưu hành xe do cơ quan có thẩm quyền cấp*". Khi ghép nối thành tổ hợp xe đầu kéo kéo các rơ moóc module ngoài tuân thủ tải liệu hướng dẫn của nhà sản xuất, tuân thủ quy định tại TT 46 còn phải lưu ý: các rơ moóc module và xe đầu kéo có Giấy chứng nhận kiểm định ATKTK & BVMT còn hiệu lực; các xe đầu kéo có tổng sức kéo thỏa mãn về việc kéo tổ hợp rơ moóc module sau khi ghép nối cùng khối lượng hàng cần chuyên chở.

2. Đối với các xe quá khổ, quá tải trọng giới hạn đường bộ theo quy định tại Điều 9 TT 46 (*Xe quá tải đường bộ khi có khối lượng toàn bộ của xe hoặc có tải trọng trục xe vượt quá tải trọng khai thác của đường bộ; xe quá khổ giới hạn đường bộ khi có một hoặc nhiều kích thước bao: chiều dài >20 m, chiều rộng >2,5 m, chiều cao >4,2 m*) các đơn vị ghi chú trong Giấy chứng nhận kiểm định ATKTK & BVMT xe cơ giới nội dung: "*Khi tham gia giao thông phải có Giấy phép lưu hành do cơ quan có thẩm quyền cấp*".

3. Đối với các rơ moóc kiểu modunle hoặc các xe quá khổ, quá tải trọng giới hạn đường bộ đã được cấp Giấy chứng nhận kiểm định không có dòng ghi chú theo khoản 1, 2 nêu trên, khi chủ xe có yêu cầu, các đơn vị đã cấp Giấy chứng nhận cho xe lần gần nhất cấp Giấy xác nhận hoặc in lại Giấy chứng nhận kiểm định có ghi chú nội dung theo khoản 1,2 nêu trên với thời hạn hiệu lực theo thời hạn của Giấy chứng nhận kiểm định đã cấp.

4. Đối với xe tải các loại (thân liền) kiểm tra định kỳ: ghi giá trị khối lượng toàn bộ (*Tổng trọng lượng của xe*) cho phép tham gia giao thông vẫn giữ như quy định tại Thông tư số 10/2014/TT-BGTVT. Trường hợp nhận được thông báo bằng văn bản của cơ quan chức năng về việc vi phạm chở hàng hóa vượt quá khối

1/12/2015

Sao gửi

- Lãnh đạo

- Tổ KCO, NV

(Handwritten signature)

lượng hàng hóa chuyên chở cho phép, khi kiểm định lần tiếp theo, các đơn vị thực hiện điều chỉnh các thông số có liên quan theo quy định tại TT46.

Ví dụ: xe thân liền 5 trục có khoảng cách tính từ tâm trục đầu tiên đến tâm trục cuối cùng $\leq 7\text{m}$ hiện đang có khối khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông là 34 tấn nếu có văn bản thông báo vi phạm chở hàng quá tải khi kiểm định, đơn vị đăng kiểm phải điều chỉnh giá trị khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông xuống 32 tấn và giá trị khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông là 32 tấn – khối lượng bản thân – số người được phép chở $\times 65\text{ kg}$.

5. Đối với các loại xe khác: ghi giá trị khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông trên cơ sở tài liệu kỹ thuật.

6. Đối với xe sản xuất, lắp ráp trong nước có Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng đã cấp trước ngày có hiệu lực của TT46 hoặc xe nhập khẩu có Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu, thông báo miễn kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới nhập khẩu cấp cho xe (có ngày cập cảng hoặc đã về đến cửa khẩu Việt Nam trước ngày có hiệu lực của TT46) nếu không phù hợp quy định của TT 46 vẫn có giá trị sử dụng để kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường lần đầu.

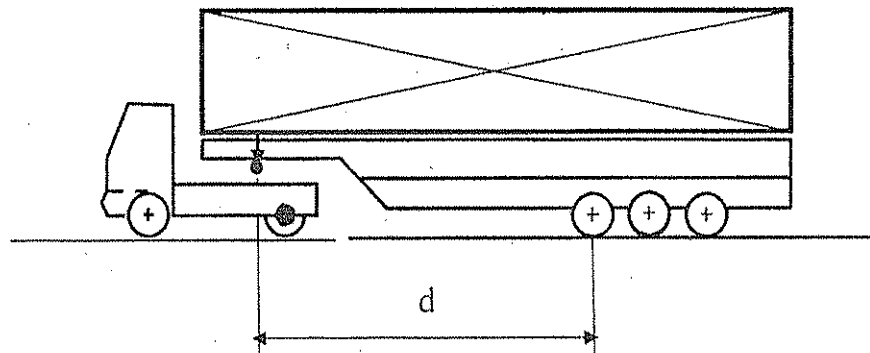
7. Tìm hiểu kỹ quy định ghép tổ hợp xe đầu kéo kéo somi rơ moóc (SMRM) tại khoản 2 Điều 17 và tổ hợp xe thân liền kéo rơ moóc (RM) tại khoản 3 Điều 17 để tư vấn cho chủ xe, lái xe khi tham gia giao thông. Trong đó lưu ý một số nguyên tắc sau:

- Khối lượng cho phép kéo theo (KLCPKT) của đầu kéo luôn đảm bảo \geq Khối lượng toàn bộ (KLTB) SMRM hoặc RM (bao gồm KLBT + khối lượng hàng hóa (KLHH) được phép chở).

- KLTB của tổ hợp xe = KLBT đầu kéo + KLBT SMRM + số người cho phép chở $\times 65\text{ kg}$ + KLHH \leq giới hạn KLTB của tổ hợp xe quy định tại khoản 2 Điều 17 của TT46 tùy theo khoảng cách từ tâm chốt kéo đến tâm trục bánh đầu tiên của SMRM (d).

- Giá trị phân bố tải trọng đặt lên chốt kéo của SMRM \leq Tải trọng đặt lên mâm kéo của xe đầu kéo (nếu có các giá trị này trong hồ sơ phương tiện).

4.1. Ví dụ 1:



Xe đầu kéo 2 trục có KLBT là 7,5 tấn, khối lượng cho phép kéo theo (KLCPKT) là 32 tấn và có số người cho phép chở là 2; SMRM 3 trục có KLBT là 3,5 tấn và KLTB là 33,5 tấn (ghép tổ hợp xe đầu kéo kéo SMRM 5 trục) như hình trên:

- Nếu d nằm trong khoảng từ 3,2 m đến 4,5m thì KLTB của tổ hợp xe trên lớn nhất là 38 tấn:

+ Theo cách tính trên thì KLHH được phép chở lớn nhất của tổ hợp xe là $38 - 7,5 - 3,5 - 0.13 = 26,87$ tấn (bao gồm cả khối lượng container nếu có).

+ Nếu xếp KLHH = 26,87 tấn thì khối lượng kéo theo thực tế (KLKTTT) của đầu kéo là KLBT SMRM + KLHH được phép chở = $3,5 + 26,87 = 30,37$ tấn < 32 tấn (KLCPKT của đầu kéo) và 33,5 tấn (KLTB SMRM)..

Như vậy việc ghép tổ hợp trên là thỏa mãn.

- Nếu $d > 4,5$ m thì KLTB của tổ hợp xe trên lớn nhất là 42 tấn:

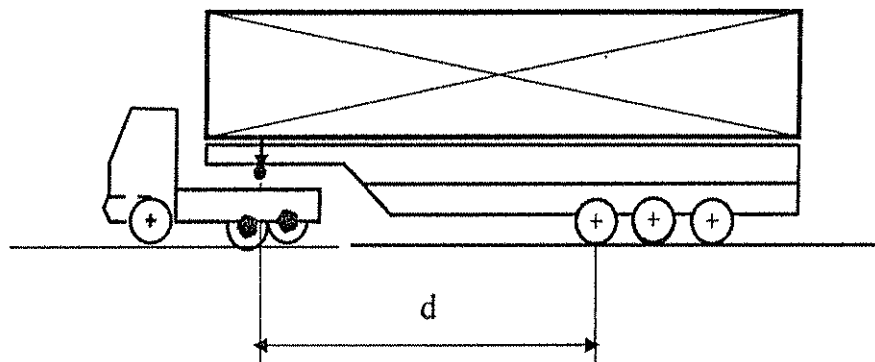
+ Theo cách tính trên thì KLHH được phép chở lớn nhất của tổ hợp xe là $42 - 7,5 - 3,5 - 0.13 = 30,87$ tấn.

+ Nếu xếp KLHH = 30,87 tấn thì KLKTTT của đầu kéo là KLBT SMRM + KLHH được phép chở = $3,5 + 30,87 = 34,37$ tấn > 32 tấn (KLCPKT của đầu kéo) và 33,5 tấn (KLTB SMRM).

Như vậy là vượt quá KLCPKT của xe đầu kéo đồng thời cũng vượt quá KLTB của SMRM.

Để tổ hợp xe này có thể hoạt động phù hợp quy định thì KLKTTT phải bằng KLHH + KLBT SMRM phải bằng KLCPKT của đầu kéo = 32 tấn, khi đó KLHH được phép chở là $32 - 3.5 = 28,5$ tấn, do đó KLTB của tổ hợp xe sẽ là: $7,5 + 0.13 + 32 = 39.63$ tấn.

4.2. Ví dụ 2:



Xe đầu kéo 3 trục có KLBT là 8 tấn, KLCPKT là 40 tấn và có số người cho phép chở là 2; SMRM 3 trục có KLBT là 4,0 tấn và KLTB là 35 tấn (ghép tổ hợp xe đầu kéo kéo SMRM 6 trục) như hình trên:

- Nếu d nằm trong khoảng từ 3,2 m đến 4,5m thì KLTB của tổ hợp xe trên lớn nhất là 42 tấn khi chở 01 container hoặc là 40 tấn khi chở 02 container hoặc hàng khác.

+ Theo cách tính trên thì KLHH được phép chở lớn nhất của tổ hợp xe khi chở 01 container là $42 - 8 - 4 - 0.13 = 29,87$ tấn (bao gồm cả khối lượng container nếu có).

+ Nếu xếp KLHH = 29,87 tấn thì KLKTTT của tổ hợp xe là KLBT SMRM + KLHH được phép chở = $4 + 29,87 = 33,87$ tấn < 35 tấn (KLTB SMRM) và 40 tấn (KLCPKT của đầu kéo).

Như vậy việc ghép tổ hợp trên là thỏa mãn.

- Nếu $d > 4,5$ m đến 6,5 m thì KLTB của tổ hợp xe lớn nhất là 44 tấn.

+ Theo cách tính trên thì KLHH được phép chở lớn nhất của tổ hợp xe là $44 - 8 - 4 - 0.13 = 31,87$ tấn (bao gồm cả khối lượng container nếu có).

+ Nếu xếp KLHH = 31,87 tấn thì KLKTTT của tổ hợp xe là KLBT SMRM + KLHH được phép chở = $4 + 31,87 = 35,87$ tấn < 40 tấn (KLCPKT của đầu kéo) nhưng > 35 tấn (KLTB SMRM).

Như vậy tổ hợp xe không thỏa mãn quy định vì KLKTTT > KLTB SMRM (vượt quá thiết kế của SMRM). Muốn vận hành tổ hợp xe thỏa mãn quy định thì phải giảm KLHH sao cho KLHH = KHBT SMRM ≤ KLTB SMRM.

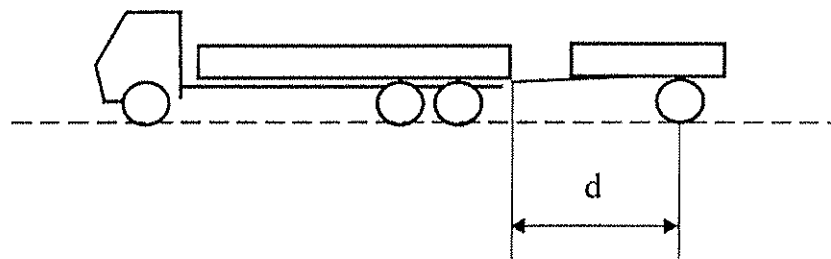
- Nếu $d > 6,5$ m thì KLTB của tổ hợp xe lớn nhất là 48 tấn:

+ Theo cách tính trên thì KLHH được phép chở lớn nhất của tổ hợp xe là $48 - 8 - 4 - 0.13 = 35,87$ tấn (bao gồm cả khối lượng container nếu có).

+ Nếu xếp KLHH = 35,87 tấn thì KLKTTT của tổ hợp xe là KLBT SMRM + KLHH được phép chở = $4 + 35,87 = 39,87$ tấn < 40 tấn (KLCPKT của đầu kéo) nhưng > 35 tấn (KLTB SMRM).

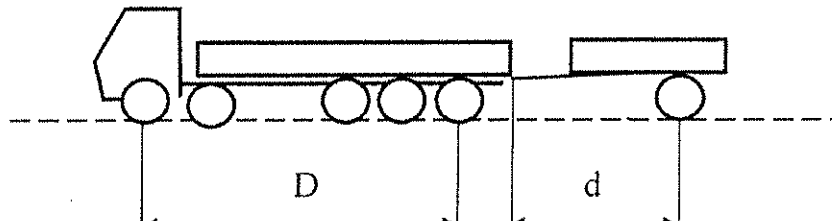
Tương tự trường hợp trên, tổ hợp xe không thỏa mãn quy định vì KLKTTT > KLTB SMRM (vượt quá thiết kế của SMRM). Muốn vận hành tổ hợp xe thỏa mãn quy định thì phải giảm KLHH sao cho KLHH = $35 - 4$ (KHBT SMRM) = 31 tấn để KLTB SMRM = 35 tấn (KLTB SMRM lớn nhất theo quy định).

Ví dụ 3:



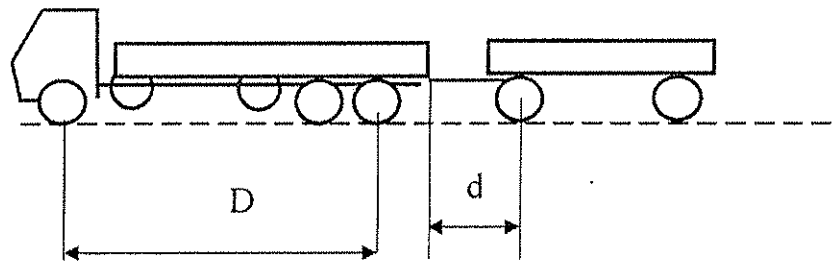
Xe thân liền 3 trục có KLTB 24 tấn kéo theo rơ moóc (RM) một cụm trục có KLTB RM 10 tấn (ví dụ với trường hợp KLTB lớn nhất của xe thân liền 3 trục và RM 1 trục):

Nếu $d \geq 3,7$ m thì KLTB của tổ hợp xe là $24 + 10 = 34$ tấn luôn luôn nhỏ hơn 45 tấn.



Xe thân liền 5 trục có khoảng cách từ tâm trục đầu tiên đến tâm trục cuối cùng $D > 7$ m, KLTB 34 tấn kéo theo RM một cụm trục có KLTB RM 10 tấn thì KLTB của tổ hợp xe là $34 + 10 = 44$ tấn.

Ví dụ 4:



Xe thân liền 5 trục có khoảng cách từ tâm trục đầu tiên đến tâm trục cuối cùng $D > 7$ m, KLTB 34 tấn kéo theo RM hai cụm trục có KLTB RM 16 tấn (ví dụ với trường hợp KLTB lớn nhất của xe thân liền 5 trục và RM 2 trục):

Nếu $d > 3,7$ m thì KLTB lớn nhất của tổ hợp xe theo quy định tại điểm b, khoản 3 Điều 17 chỉ là 45 tấn. Do đó nếu xếp hàng trên xe thân liền để KLTB là 34 tấn thì khi xếp hàng trên RM so cho đảm bảo KLTB thực tế của RM chỉ là 11 tấn..

6. Trường hợp tổ hợp xe đầu kéo kéo SMRN nhưng có khoảng cách tính từ tâm chốt kéo đến tâm trục bánh đầu tiên của SMRM $< 3,2$ mét hoặc tổ hợp xe thân liền kéo RM một cụm trục nhưng có khoảng cách tính từ tâm lỗ chốt kéo của thanh kéo đến điểm giữa của cụm trục của RM nhỏ hơn 3,7 mét hoặc tổ hợp xe thân liền kéo RM nhiều cụm trục nhưng có khoảng cách tính từ tâm lỗ chốt kéo của thanh kéo đến tâm trục trước hoặc điểm giữa của cụm trục trước của RM nhỏ hơn 3,0 mét, LKTb của tổ hợp xe phải giảm 2 tấn trên 1 mét dài ngắn đi. Khoảng cách nêu trên giảm nếu không chẵn mét thì KLTb của tổ hợp xe giảm đi theo tỷ lệ chiều dài ngắn đi:

$$W = M - 2 \times (d_1 - d) \quad \text{trong đó:}$$

+ M – KLTb tổ hợp xe trước khi giảm;

+ W – KLTb của tổ hợp xe sau khi giảm;

+ d_1 – khoảng cách tính từ tâm lỗ chốt kéo của thanh kéo đến tâm trục trước hoặc điểm giữa của cụm trục trước của RM trước khi giảm tương ứng với tổ hợp xe (3,2; 3,7; 3,0 m);

+ d – khoảng cách thực tế cách tính từ tâm lỗ chốt kéo của thanh kéo đến tâm trục trước hoặc điểm giữa của cụm trục trước của RM.

Ví dụ tổ hợp xe xe đầu kéo kéo SMRM 06 trục, khoảng cách tính từ tâm chốt kéo đến tâm trục bánh đầu tiên của SMRM là 3,05 m (giảm 0,15 m) thì KLTB của tổ hợp xe là: $W = 40000 \text{ kg} - 2x(3200 - 3050) = 39700 \text{ kg}$.

Các đơn vị niêm yết TT46 (có bản sao TT 46 kèm theo) tại vị trí dễ thấy, dễ đọc trong phòng chờ làm thủ tục kiểm định để chủ xe, lái xe tham khảo và phân công đăng kiểm viên có nhiều kinh nghiệm để giải đáp thắc mắc, hỗ trợ chủ xe, lái xe khi có yêu cầu. Trong quá trình thực hiện nếu có vướng mắc, liên hệ Cục ĐKVN, TEL: 043.7684706, FAX: 043.7684723 hoặc Email: var@vr.org.vn để được hướng dẫn.

Nơi nhận:

- Như trên (để T/h);
- Bộ GTVT (để B/c);
- Thứ trưởng Lê Đình Thọ (để B/c);
- TCĐBVN (để P/h);
- Các PCT (để C/d);
- VAQ, VMTC, TTTH (để T/h)
- Lưu VP, VAR.



Trần Kỳ Hình