

Nghiên cứu đánh giá các giải pháp nâng cao chất lượng kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới lưu hành

■ TS. ĐẶNG VIỆT HÀ - Cục Đăng kiểm Việt Nam

TÓM TẮT: Những năm gần đây, với sự phát triển của kinh tế - xã hội, nhu cầu đi lại và vận tải hàng khách, hàng hóa ngày một gia tăng cùng với số lượng xe cơ giới đã gây áp lực lên hệ thống giao thông đường bộ. Một trong những nhiệm vụ của công tác đảm bảo ATGT là tăng cường kiểm soát chất lượng phương tiện tham gia giao thông. Trên thực tế, các phương tiện đều được kiểm soát chất lượng từ khâu sản xuất lắp ráp, nhập khẩu đến khi bán ra thị trường. Tuy nhiên, trong quá trình lưu hành thực tế, do ý thức cũng như sự quan tâm của lái xe, chủ xe đến phương tiện còn chưa đồng đều, dẫn đến việc duy trì chất lượng chưa đảm bảo theo quy định và cần được kiểm định khi đến chu kỳ tại các trung tâm đăng kiểm. Bài báo giới thiệu về các giải pháp nâng cao chất lượng kiểm định xe cơ giới lưu hành trên cơ sở thực tiễn quản lý phương tiện, ứng dụng khoa học công nghệ trong công tác kiểm định và cập nhật các quy định của quốc tế.

TỪ KHÓA: Kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường, kiểm soát chất lượng, xe cơ giới lưu hành

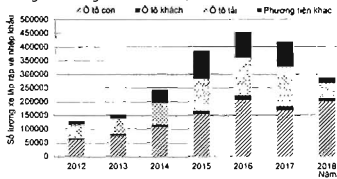
ABSTRACT: In recent years, along with the development of the social economy, the demand for transportation and passenger and goods transport has been increasing and the number of motor vehicles has put pressure on the road traffic system. One of the tasks of ensuring traffic safety is to enhance quality control of means of transport. In fact, the vehicles have been controlled from assembly manufacture, import before consuming. However, in the process of actual circulation, due to the consciousness as well as the interest of the driver, the owner of the vehicle is not evenly, leading the maintenance of the quality is not guaranteed in accordance with the regulations and should be inspected periodically at inspection centers. This article introduces solutions to improve the quality of motor vehicles inspection on the basis of practical vehicle management and application of science and technology in the inspection and updating of international regulations.

KEYWORDS: Technical safety and environmental protection inspection, quality control, circulated motor vehicles

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

1.1. Bối cảnh và mục tiêu nghiên cứu

Với nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách ngày càng gia tăng, số lượng xe cơ giới cũng tăng theo (Hình 1.1) [14], vấn đề đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông được đặt lên hàng đầu. Với vai trò quan trọng của phương tiện đối với công tác đảm bảo ATGT, việc kiểm soát chất lượng xe được thực hiện từ khâu sản xuất lắp ráp, nhập khẩu đến khi bán ra thị trường [8,9,10,11,12]. Trong quá trình lưu hành, các phương tiện tiếp tục được kiểm soát về chất lượng thông qua việc kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (sau đây gọi tắt là kiểm định) tại các trung tâm đăng kiểm (Hình 1.2) [1].



Hình 1.1: Số lượng xe sản xuất lắp ráp và nhập khẩu từ năm 2012 đến 2018

Việc kiểm định được thực hiện định kỳ theo thông lệ quốc tế và các quy định của Việt Nam với mục tiêu duy trì chất lượng xe khi lưu thông trên đường. Trong đó, chủ xe chịu trách nhiệm duy trì chất lượng của xe thông qua việc bảo dưỡng, sửa chữa, cơ quan quản lý nhà nước kiểm soát công tác kiểm định. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 70/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 "Quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ" [4] có hiệu lực từ ngày 01/01/2016.



Hình 1.2: Kiểm định ô tô tại trung tâm đăng kiểm

Trên cơ sở phân tích thực trạng công tác kiểm định, những thay đổi của khoa học công nghệ trên ô tô và ứng dụng hệ thống thông tin, cấp nhật các quy định của quốc tế, tác giả đã đề xuất các giải pháp nâng cao chất lượng kiểm định xe cơ giới lưu hành; đánh giá thông qua số liệu thống kê kết quả kiểm định xe của cơ quan quản lý chất lượng phương tiện.

Mục tiêu của nghiên cứu này là:

- Đánh giá các kết quả đạt được của công tác kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường ô tô lưu hành;
- Đề xuất một số giải pháp nhằm nâng cao chất lượng kiểm định.

1.2. Đối tượng và phương pháp nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu gồm các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ (sau đây gọi tắt là xe cơ giới) được định nghĩa trong Luật Giao thông đường bộ năm 2008 gồm [4]:

- Xe ô tô;
- Rơ-moóc hoặc sơ-mi rơ-moóc;

Xe cơ giới của quân đội, công an sử dụng vào mục đích quốc phòng, an ninh không thuộc đối tượng phải kiểm định.

Phương pháp nghiên cứu dựa trên các số liệu thống kê thực tế của cơ quan quản lý chất lượng phương tiện, từ đó phân tích, so sánh, đánh giá kết quả và đưa ra giải pháp.

2. NỘI DUNG NGHIÊN CỨU

2.1. Thực trạng công tác kiểm định xe lưu hành

Mạng lưới các đơn vị đăng kiểm xe cơ giới hiện có 169 trung tâm đăng kiểm với 346 dây chuyền kiểm định và 1584 đăng kiểm viên trên 63 tỉnh và thành phố trên cả nước. Trong đó, có 18 trung tâm đăng kiểm trực thuộc Cục Đăng kiểm Việt Nam, 76 trung tâm đăng kiểm trực thuộc Sở GTVT của các tỉnh, thành, 75 trung tâm đăng kiểm tư nhân [14].

Tính đến hết tháng 12/2018, số lượng xe cơ giới đã vào kiểm định là 3274366 xe, trong đó có 1756594 xe con (dưới 10 chỗ), 161410 xe chở người từ 10 chỗ trở lên, 1230032 xe tải các loại, 126330 xe chuyên dùng và các loại xe khác [14].

Tính đến hết năm 2018, số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ hết niên hạn sử dụng theo quy định tại Nghị định 95/2009/NĐ-CP ngày 30/10/2009 của Chính phủ là 186883 xe, trong đó có 48373 xe chở người và 138510 xe chở hàng. Riêng năm 2018 có 24264 xe hết niên hạn sử dụng, trong đó có 2613 xe chở người và 21651 xe chở hàng. Dự kiến năm 2019 có 19316 xe hết niên hạn sử dụng, trong đó có 1776 xe chở người và 17450 xe chở hàng [14].

Nhìn chung, hệ thống kiểm định xe cơ giới đáp ứng yêu cầu của khách hàng và yêu cầu quản lý kỹ thuật phương tiện; thống kê, báo cáo kịp thời các yêu cầu của cơ quan chức năng tại Trung ương và địa phương; áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý phương tiện đã giúp cho công tác quản lý chính xác, giúp xử lý các xe có vi phạm; đầu tư thêm thiết bị, dây chuyền kiểm định mới, hiện đại, chính xác. Công tác phối hợp với cơ quan

chức năng tại Trung ương và địa phương để tổ chức các đội kiểm tra liên ngành vẫn được duy trì; góp phần tuyên truyền, xử lý các lái xe, chủ xe đưa phương tiện vi phạm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tham gia giao thông. Tuy nhiên, nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về chất lượng phương tiện khi lưu hành và đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông cần các giải pháp nhằm nâng cao chất lượng kiểm định.

2.2. Các quy định về kiểm định

Công tác kiểm định ô tô được thực hiện theo các quy định sau:

- Nghị định 139/2018/NĐ-CP ngày 8/10/2018 của Chính phủ Quy định về kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới [2];
- Nghị định 95/2009/NĐ-CP ngày 30/10/2009 của Chính phủ Quy định niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chở hàng và xe ô tô chở người [3];
- Thông tư số 70/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 của Bộ GTVT Quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ;
- Thông tư 85/2014/TT-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ GTVT Quy định về cải tạo phương tiện giao thông cơ giới đường bộ [5];
- Thông tư số 21/2010/TT-BGTVT ngày 10/8/2010 của Bộ GTVT Về việc hướng dẫn thực hiện Nghị định số 95/2009/NĐ-CP ngày 30 tháng 10 năm 2009 của Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chở hàng và xe ô tô chở người [6];
- Thông tư số 42/2010/TT-BGTVT ngày 16/10/2012 của Bộ GTVT Quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong công tác đăng kiểm [7];

Theo Thông tư 70/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 của Bộ GTVT (gọi tắt là Thông tư 70), nội dung kiểm định được chia thành 11 công đoạn chính, gồm 103 nội dung với 338 khiếm khuyết hư hỏng được phân loại. Công kỳ kiểm định từ 3 tháng đến 30 tháng phụ thuộc vào loại phương tiện, năm sản xuất, kinh doanh vận tải, cải tạo theo Bảng 2.1 [4].

Bảng 2.1. Công kỳ kiểm định xe cơ giới

TT	Loại phương tiện	Chu kỳ (tháng)	
		Chu kỳ đầu	Chu kỳ định kỳ
1. Ô tô chở người các loại đến 9 chỗ không kinh doanh vận tải			
1.1	Đã sản xuất đến 7 năm	30	18
1.2	Đã sản xuất trên 7 năm đến 12 năm		12
1.3	Đã sản xuất trên 12 năm		06
2. Ô tô chở người các loại đến 9 chỗ có kinh doanh vận tải; ô tô chở người các loại trên 09 chỗ			
2.1	Không cải tạo ¹⁾	18	06
2.2	Có cải tạo ²⁾	12	06
3. Ô tô tải các loại chuyên dùng, ô tô đầu kéo, rơ-moóc, sơ-mi rơ-moóc			

TT	Loại phương tiện	Chu kỳ (tháng)	
		Chu kỳ đầu	Chu kỳ định kỳ
3.1	Ô tô tải các loại, ô tô chuyên dùng, ô tô đầu kéo đã sản xuất đến 7 năm; rơ-móc, sơ-mi rơ-móc đã sản xuất đến 12 năm	24	12
	Ô tô tải các loại, ô tô chuyên dùng, ô tô đầu kéo đã sản xuất trên 7 năm; rơ-móc, sơ-mi rơ-móc đã sản xuất trên 12 năm		06
3.2	Có cải tạo ^(*)	12	06
4. Ô tô chở người các loại trên 09 chỗ đã sản xuất từ 15 năm trở lên; ô tô tải các loại, ô tô đầu kéo đã sản xuất từ 20 năm trở lên			03
<p><i>Ghi chú:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Chu kỳ đầu chỉ áp dụng đối với xe cơ giới chưa qua kiểm định lần đầu trong thời gian 02 năm tính từ năm sản xuất. - Số chỗ ngồi trên ô tô chở người bao gồm cả người lái. -^(*) Cải tạo thay đổi tính năng sử dụng hoặc thay đổi một trong các hệ thống: lái, phanh (trừ trường hợp lắp thêm bàn đạp phanh phụ), treo và truyền lực. 			

2.3. Các giải pháp nâng cao chất lượng kiểm định

2.3.1. Xây dựng các văn bản QPPL chính xác và kịp thời

Việc xây dựng các văn bản QPPL căn cứ trên tình hình quản lý phương tiện, sự phát triển của các doanh nghiệp sản xuất, nhập khẩu ô tô và tình hình thực tế về phát triển công nghệ trên ô tô, các công cụ hỗ trợ công tác kiểm định phương tiện (hệ thống mạng thông tin) phát triển nhanh, cập nhật, bổ sung các quy định quốc tế, đòi hỏi các quy định phải bắt nhịp với thời đại. Việc xây dựng, bổ sung sửa đổi các quy định chính xác, kịp thời một mặt quản lý tốt hơn các phương tiện, đặc biệt các loại phương tiện mới xuất hiện, mặt khác tạo điều kiện thông thoáng hơn cho người dân khi làm các thủ tục kiểm định. Cụ thể, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã đề xuất xây dựng các thông tư, nghị định về quản lý kiểm định phương tiện sát với thực tế hơn như: Thông tư 70, Thông tư 85/2014/TT-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ GTVT, Nghị định 139/2018/NĐ-CP ngày 8/10/2018 của Chính phủ...

2.3.2. Hiện đại hóa cơ sở vật chất, trang bị kiểm định

Ứng dụng rộng rãi các phần mềm tin học, trang thiết bị kiểm tra, thử nghiệm hiện đại, tự động hóa trong nghiệp vụ kiểm định. Tình trạng kỹ thuật các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đã qua kiểm định đều được cập nhật, lưu trữ đầy đủ từ mọi nơi trên cả nước và kết nối đồng bộ về cơ sở dữ liệu đặt tại trụ sở Cục Đăng kiểm Việt Nam. Toàn bộ dây chuyền kiểm định phương tiện được nối mạng thiết bị tự động hóa kết quả kết định.

Trên cơ sở đó thiết lập hệ thống lưu trữ dữ liệu của tất cả các phương tiện đã kiểm định, phục vụ công tác quản lý, tra cứu khi cần thiết.

2.3.3. Chuẩn hóa các trung tâm đăng kiểm

Cục Đăng kiểm Việt Nam đang xây dựng dự thảo quy chuẩn về đơn vị đăng kiểm xe cơ giới. Quy chuẩn này được xây dựng có tham khảo từ Tổ chức Đăng kiểm ô tô quốc tế (CITA) [13] với một số nội dung quan trọng như sau:

- Cu thể hóa các điều kiện về cơ sở vật chất, thiết bị kiểm định được quy định trong Nghị định 139/2018/NĐ-CP ngày 8/10/2018 của Chính phủ như: Diện tích mặt bằng, các thiết bị kỹ thuật chuyên dụng như bộ thử phanh, kích nâng xe, thiết bị đo dò trượt ngang xe...

- Quy định chi tiết hơn về hệ thống giám sát để phục vụ giám sát từ xa của cơ quan quản lý, khách hàng như: Phải có hệ thống âm thanh thông báo cho chủ xe; màn hình TV hiển thị tại phòng chờ khách hàng để công khai quá trình giám sát hoạt động kiểm định trên dây chuyền; hệ thống camera chụp ảnh xe có hiển thị thời gian chụp trên ảnh.

- Dây chuyền kiểm định phải bố trí camera IP sử dụng riêng cho việc giám sát kiểm định xe cơ giới, đảm bảo quan sát, lưu trữ được hình ảnh các vị trí kiểm tra trên dây chuyền kiểm định.

- Quy chuẩn được xây dựng nhằm hệ thống và định lượng hóa các điều kiện tiêu chuẩn kỹ thuật về cơ sở vật chất, trang thiết bị phục vụ kiểm định, góp phần tạo sự công khai, minh bạch trong đầu tư kinh doanh dịch vụ kiểm định đăng kiểm, cũng như phục vụ công tác quản lý, giám sát các trung tâm đăng kiểm từ xa.

2.3.4. Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực

- Xây dựng kế hoạch ngắn hạn và dài hạn về đào tạo nguồn nhân lực;

- Tăng cường công tác đào tạo, tập huấn, bồi dưỡng về chuyên môn nghiệp vụ và đạo đức nghề nghiệp cho các đăng kiểm viên, nhân viên nghiệp vụ. Hàng năm có kế hoạch, tổ chức cho cán bộ, nhân viên làm việc tại các trung tâm đăng kiểm tham quan thực tế trung tâm đăng kiểm tiêu mẫu để học hỏi, nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ;

- Nâng cao chất lượng, tiêu chí đầu vào và mở rộng nguồn nhân lực đào tạo đăng kiểm viên;

- Tiến hành rà soát bổ sung sửa đổi tiêu chuẩn, nội dung, quy trình đánh giá đăng kiểm viên;

- Đổi mới và nâng cao chất lượng công tác đào tạo, thi, cấp Giấy chứng nhận đăng kiểm viên theo Chi tiết 12/CT-BGTVT ngày 30/5/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

2.3.5. Tăng cường giám sát cải cách thủ tục hành chính

Tăng cường giám sát công tác kiểm định thông qua hệ thống camera chất lượng cao theo dõi từ văn phòng Cục Đăng kiểm Việt Nam; duy trì đường dây nóng đã niêm yết tại các trung tâm đăng kiểm để tiếp nhận và xử lý kịp thời các phản ánh của khách hàng và người dân về công tác kiểm định; đồng thời cải cách các thủ tục hành chính theo phương châm gọn nhẹ, đơn giản, tạo điều kiện cho người dân và doanh nghiệp khi kiểm định.

2.3.6. Cập nhật và hài hòa các quy định quốc tế

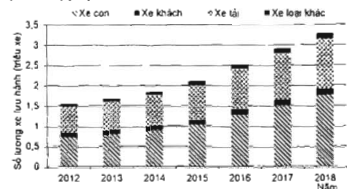
Tiếp thu các khuyến nghị của Tổ chức Đăng kiểm ô tô quốc tế (CITA), đồng thời hài hòa, tiến tới tiệm cận tiêu chuẩn khu vực và quốc tế.

3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

Sau một thời gian triển khai các giải pháp trên, kết quả đạt được trong công tác kiểm định rất khả quan.

3.1. Nâng cao chất lượng xe lưu hành

Theo số liệu thống kê cho thấy số lượng các phương tiện đưa vào kiểm định có xu hướng tăng theo các năm (Hình 3.1) [14].

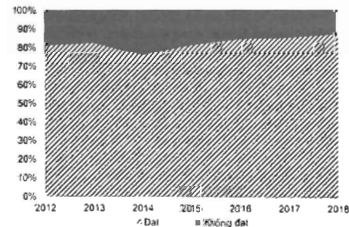


Hình 3.1: Số lượng xe lưu hành từ năm 2012 đến 2018

Chất lượng phương tiện được nâng cao thông qua số liệu về kết quả kiểm định như Bảng 3.1 và Hình 3.2 [14].

Bảng 3.1. Số lượt phương tiện đã kiểm định và tỷ lệ các hạng mục không đạt

Hạng mục	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1. Tổng số lượt phương tiện đưa kiểm định	1949840	2132660	2362998	2462559	2498505	3095683	3517562
2. Số lượt đạt	1577526 (80.9%)	1786787 (82.2%)	1783473 (75.3%)	1980805 (80.8%)	2101858 (84.1%)	2629469 (84.9%)	3058766 (86.9%)
3. Số lượt không đạt	372314 (19.1%)	345879 (17.8%)	579525 (24.9%)	473754 (19.2%)	396647 (15.9%)	468214 (15.1%)	458796 (13.1%)
- Hệ thống phanh	52.3%	52.2%	54.3%	55.2%	57.3%	56.3%	53.3%
- Hệ thống lái	30.6%	29.8%	32.4%	31.2%	31.9%	32.9%	28.0%
- Khí xả	52.5%	54.2%	42.4%	45.1%	39.2%	41.7%	42.3%
- Bánh xe	31.3%	11.0%	16.5%	34.5%	72.8%	12.1%	77.2%
- Nguyên nhân khác	7	7	46.7%	65.9%	30.3%	42.2%	62.7%



Hình 3.2: Kết quả kiểm định các loại xe từ năm 2012 đến 2018

Dựa trên kết quả kiểm định như Hình 3.1, Hình 3.2 và Bảng 3.1 ta có một số nhận xét sau:

- Số lượng phương tiện lưu hành ngày càng tăng

theo các năm đối với tất cả các loại, trong đó ô tô con và ô tô tải tăng nhiều nhất. Nguyên nhân do điều kiện kinh tế của người dân tăng lên và chính sách kiểm soát tải trọng có hiệu lực. Điều này hoàn toàn phù hợp với số liệu xe sản xuất lắp ráp, nhập khẩu đã nêu ở đó thị Hình 1.1.

- Tỷ lệ các phương tiện không đạt khi vào kiểm định có xu hướng giảm dần từ 24.5% (năm 2014) xuống 13.1% (năm 2018), trong khi số lượng phương tiện tăng nhanh cho thấy chất lượng các phương tiện được cải thiện, công tác kiểm định đã phát huy hiệu quả.

- Trong số các hạng mục không đạt, nguyên nhân tập trung chủ yếu ở hệ thống phanh, hệ thống lái, khí xả và bánh xe do các hư hỏng của các hệ thống này thuộc khiếm khuyết, hư hỏng, nguy hiểm cần kiểm soát chặt chẽ. Hạng mục không đạt nhiều nhất là hệ thống phanh (chiếm 57.7% năm 2016), tỷ lệ không đạt thấp nhất là bánh xe (chiếm 11% năm 2013). Các phương tiện sau kiểm định tiếp tục duy trì chất lượng, an toàn hơn khi tham gia giao thông.

3.2. Tạo điều kiện thuận lợi trong công tác kiểm định

- Tạo điều kiện thuận lợi hơn cho chủ xe khi đi kiểm định;

- Việc quy định đánh giá kết quả kiểm định thông qua 3 mức khiếm khuyết, hư hỏng vừa tạo điều kiện thông thoáng cho chủ xe khi đi đăng kiểm, vừa siết chặt việc đảm bảo an toàn cho xe khi tham gia giao thông, đặc biệt đối với các khiếm khuyết, hư hỏng nguy hiểm, cụ thể như sau:

+ Khiếm khuyết, hư hỏng không quan trọng (MINOR DEFECTS - MiD) là hư hỏng không gây mất an toàn kỹ thuật, ô nhiễm môi trường khi xe cơ giới tham gia giao thông. Xe cơ giới vẫn được cấp giấy chứng nhận kiểm định.

+ Khiếm khuyết, hư hỏng quan trọng (MAJOR DEFECTS - MaD) là hư hỏng có thể gây mất an toàn kỹ thuật, ô nhiễm môi trường khi xe cơ giới tham gia giao thông. Xe cơ giới không được cấp giấy chứng nhận kiểm định, phải sửa chữa các hư hỏng để kiểm định lại.

+ Khiếm khuyết, hư hỏng nguy hiểm (DANGEROUS DEFECTS - DD) là hư hỏng gây nguy hiểm trực tiếp và tức thời khi xe cơ giới tham gia giao thông. Xe cơ giới không được cấp giấy chứng nhận kiểm định, không được tham gia giao thông và phải sửa chữa các hư hỏng để kiểm định lại.

- Phục vụ kiểm soát tải trọng thông qua việc: Tiếp tục yêu cầu chụp ảnh in trên giấy chứng nhận kiểm định, bổ sung thông số đầy đủ hơn trong giấy chứng nhận kiểm định về các giá trị khối lượng.

- Cơ quan quản lý phương tiện dễ dàng hơn trong công tác quản lý thông qua việc chuẩn hóa các trung tâm đăng kiểm từ cơ sở vật chất, nhà xưởng, thiết bị, máy móc đến dữ liệu kiểm định.

4. KẾT LUẬN

Số lượng xe cơ giới tăng qua các năm đặc biệt đối với ô tô con và ô tô tải, một phần do nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách tăng lên, vấn đề đảm bảo an toàn khi

tham gia giao thông được đặt lên hàng đầu. Do đó, việc nghiên cứu nâng cao chất lượng kiểm định ô tô lưu hành là cần thiết.

Công tác kiểm định được thực hiện từ năm 1995 với 169 trung tâm đăng kiểm trong cả nước, đáp ứng được nhu cầu kiểm định phương tiện đang lưu hành với số lượng phương tiện gia tăng nhanh trong các năm tới.

Tác giả đã đề xuất 6 giải pháp nhằm nâng cao chất lượng công tác kiểm định, cụ thể:

- Xây dựng các văn bản QPPL;
- Hiện đại hóa cơ sở vật chất, trang thiết bị;
- Chuẩn hóa các trung tâm đăng kiểm;
- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực;
- Tăng cường giám sát cài cách thủ tục hành chính;
- Cập nhật và hài hòa các quy định quốc tế.

Qua quá trình triển khai đồng bộ các giải pháp, kết quả đạt được rất khả quan, có nhiều điểm thay đổi tích cực trong công tác kiểm định, tạo điều kiện thông thoáng cho chủ xe khi đi đăng kiểm, siết chặt việc đảm bảo an toàn cho xe khi tham gia giao thông, phù hợp với thông lệ quốc tế thông qua việc tiếp thu nhiều khuyến nghị của Tổ chức Đăng kiểm ô tô quốc tế (CITA), góp phần kiểm soát tải trọng phương tiện.

Kết quả kiểm định xe cơ giới qua các năm từ 2012 đến 2018 cho thấy, mặc dù số lượng phương tiện không ngừng gia tăng nhưng tỷ lệ không đạt giảm dần, điều đó khẳng định công tác kiểm định đã phát huy hiệu quả. Trong đó, chủ phương tiện chịu trách nhiệm duy trì chất lượng của xe (giữa hai kỳ điểm định), cơ quan quản lý nhà nước giữ vai trò kiểm soát công tác kiểm định, đảm bảo các phương tiện khi tham gia giao thông an toàn hơn, môi trường trong sạch hơn.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Luật Giao thông đường bộ năm 2008, tr.26.
- [2]. Chính phủ (2018), Nghị định 139/2018/NĐ-CP ngày 8/10/2018 của Chính phủ Quy định về kinh doanh dịch vụ kiểm định xe cơ giới.
- [3]. Chính phủ (2009), Nghị định 95/2009/NĐ-CP ngày 30/10/2009 của Chính phủ Quy định niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chở hàng và xe ô tô chở người.
- [4]. Bộ GTVT (2015), Thông tư số 70/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 của Bộ GTVT Quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.
- [5]. Bộ GTVT (2014), Thông tư 85/2014/TT-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ GTVT Quy định về cài tạo phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.
- [6]. Bộ GTVT (2010), Thông tư số 21/2010/TT-BGTVT ngày 10/8/2010 của Bộ GTVT Về việc hướng dẫn thực hiện Nghị định số 95/2009/NĐ-CP ngày 30 tháng 10 năm 2009 của Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với xe ô tô chở hàng và xe ô tô chở người.
- [7]. Bộ GTVT (2012), Thông tư số 42/2012/TT-BGTVT ngày 16/10/2012 của Bộ GTVT Quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong công tác đăng kiểm.
- [8]. Bộ GTVT (2011), Thông tư số 30/2011/TT-BGTVT ngày 15/4/2011 Quy định về việc kiểm tra chất lượng an

toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp xe cơ giới.

[9]. Bộ GTVT (2014), Thông tư số 54/2014/TT-BGTVT ngày 20/10/2014 Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 30/2011/TT-BGTVT ngày 15 tháng 4 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp xe cơ giới.

[10]. Bộ GTVT (2011), Thông tư số 31/2011/TT-BGTVT ngày 15/4/2011 Quy định về việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu.

[11]. Bộ GTVT (2014), Thông tư số 55/2014/TT-BGTVT ngày 20/10/2014 Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 31/2011/TT-BGTVT ngày 15 tháng 4 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu.

[12]. Bộ GTVT (2018), Thông tư số 03/2018/TT-BGTVT ngày 10/01/2018 Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với ô tô nhập khẩu thuộc đối tượng của Nghị định số 116/2017/NĐ-CP.

[13]. CITA, Khuyến nghị của Tổ chức Đăng kiểm ô tô quốc tế - CITA.

[14]. Cục Đăng kiểm Việt Nam (2012 - 2018), Báo cáo tổng hợp số liệu về phương tiện giao thông trong cả nước.

[15]. Cục Đăng kiểm Việt Nam (2014), Đề án nâng cao chất lượng hoạt động và phòng, chống tiêu cực trong lĩnh vực đăng kiểm.

Ngày nhận bài: 25/3/2019

Ngày chấp nhận đăng: 10/4/2019

**Người phản biện: GS. TSKH. Phạm Văn Lang
PGS. TS. Cao Trọng Hiến**