

Số: /2014/TT-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng 8 năm 2014

DỰ THẢO**THÔNG TƯ****Quy định về thùng hàng của xe tự đổ, xe xi téc, xe tải tham gia giao thông***Căn cứ Luật Giao thông đường bộ ngày 13 tháng 11 năm 2008;**Căn cứ Nghị định số 107/2012/NĐ-CP ngày 20 tháng 12 năm 2012 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Giao thông vận tải;**Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Khoa học Công nghệ và Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam;**Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về thùng hàng của xe tự đổ, xe xi téc, xe tải tham gia giao thông***Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

1. Thông tư này quy định về thùng hàng của xe tự đổ, xe xi téc và xe tải (sau đây gọi chung là xe) tham gia giao thông.

2. Thông tư này không áp dụng đối với thùng hàng của các đối tượng sau đây:

a) Xe tự đổ, xe xi téc, xe tải phục vụ an ninh, quốc phòng theo quy định của Thủ tướng Chính phủ.

b) Xe tự đổ, xe xi téc, xe tải sử dụng trong phạm vi hẹp không tham gia giao thông.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân nhập khẩu, sản xuất lắp ráp và sử dụng xe tự đổ, xe xi téc, xe tải; các cơ quan quản lý, kiểm tra, thử nghiệm và kiểm định xe cơ giới.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Thông tư này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. *Xe tự đổ* gồm các loại phương tiện sau: Ô tô tải tự đổ kể cả loại ô tô tải tự kéo, đẩy, nâng hạ thùng hàng (kiểu Arm Roll Truck, Hook lift Truck) có thùng hàng là kiểu thùng hở; rơ moóc tải tự đổ; sơ mi rơ moóc tải tự đổ.

2. Xe xi téc gồm các loại phương tiện sau: Ô tô xi téc; rơ moóc xi téc; sơ mi rơ moóc xi téc kể cả xe xi téc chở hàng rời.

3. Xe tải gồm các loại phương tiện sau: Ô tô tải ; rơ moóc tải; sơ mi rơ moóc tải trừ: các xe quy định tại khoản 1, khoản 2 điều này và các xe ô tô tải VAN, ô tô PICKUP chở hàng, ô tô chở hàng chuyên dùng và ô tô chở hàng loại khác được định nghĩa tại Tiêu chuẩn Việt Nam TCVN 7271:2003 “Phương tiện giao thông đường bộ - Ô tô – Phân loại theo mục đích sử dụng”.

4. Thùng hàng bao gồm thùng kín và thùng hở.

5. Thùng hở bao gồm thùng hở có mui phủ và thùng hở không có mui phủ, được thiết kế để chở các loại hàng khác nhau.

6. Thùng bảo ôn là thùng kín có kết cấu đồng nhất, liền khói, dạng hộp, có trang bị lớp vật liệu cách nhiệt, được thiết kế chủ yếu để chứa các loại hàng cần phải duy trì nhiệt độ ổn định.

7. Thùng đông lạnh là thùng kín có kết cấu đồng nhất, liền khói, dạng hộp, có trang bị lớp vật liệu cách nhiệt và thiết bị làm lạnh ở nhiệt độ thấp, được thiết kế chủ yếu để chứa các loại hàng cần được bảo quản ở nhiệt độ nhỏ hơn 0°C.

8. Hệ số thể tích riêng γ_v là tỷ lệ giữa khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông của xe tự đổ (tán) và thể tích chứa hàng của thùng hàng (m^3).

9. Chiều cao H_c (m) là chiều cao bên trong của lòng thùng hàng, không tính đến các phần nhô ra bên trong thùng hàng (xem minh họa tại Phụ lục I của Thông tư này).

10. Chiều cao H , (m) là khoảng cách từ mặt sàn của thùng hàng đến điểm cao nhất bên trong của khung mui.

11. Mui phủ bao gồm tấm phủ và khung mui, được lắp trên thùng hở, dùng để che phủ cho hàng hóa tránh các tác động của thời tiết (mưa, nắng) và bụi bẩn.

Điều 4. Quy định về thùng hàng

1. Thùng hàng phải có kết cấu vững chắc, đảm bảo an toàn cho hàng hóa được chuyên chở, có sàn, các thành thùng phía trước, bên cạnh và phía sau. Thùng hàng không được có các kết cấu để lắp được các chi tiết (cụm chi tiết) dẫn tới việc làm tăng thể tích chứa hàng.

2. Thùng hàng sau khi lắp đặt lên xe phải thỏa mãn các yêu cầu sau:

a) Kích thước giới hạn cho phép của xe phải thỏa mãn yêu cầu theo quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 09: 2011/BGTVT “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với ô tô” hoặc QCVN 11: 2011/BGTVT “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật đối với rơ moóc và sơ mi rơ moóc ” hoặc quy chuẩn tương đương.

Ngoài ra, đối với xe tự đổ, xe tải thì chiều dài toàn bộ của thùng hàng được xác định trên cơ sở thỏa mãn yêu cầu về chiều dài toàn bộ của xe (L) theo quy định tại Phụ lục II của Thông tư này.

b) Khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông của xe và sự phân bố khối lượng trên các trục xe sau khi đã lắp thùng hàng được xác định theo nguyên tắc quy định tại Phụ lục III của Thông tư này.

Sơ mi rơ moóc các loại phải có thiết kế vị trí tâm chốt kéo (kingpin) và vị trí trục xe sao cho tỷ lệ phân bố khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông của sơ mi rơ moóc lên chốt kéo (kingpin) và các trục xe phù hợp với quy định hiện hành về tải trọng trục cho phép tham gia giao thông.

Trường hợp sơ mi rơ moóc được thiết kế để chở công-ten-no hoặc chở hàng rời hoặc hàng bao kiện thì thùng hàng phải bố trí các khóa hãm công-ten-no và thỏa mãn yêu cầu về kết cấu theo quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Chiều cao H_c của thùng hàng của xe tải phải thỏa mãn yêu cầu theo quy định tại Phụ lục II của Thông tư này.

4. Thể tích của thùng hàng xe tự đổ và xe xi téc phải thỏa mãn các yêu cầu sau:

a) Thể tích của thùng hàng xe tự đổ được xác định theo các kích thước hình học bên trong lòng thùng hàng và đảm bảo sao cho hệ số thể tích riêng γ_v thỏa mãn yêu cầu theo quy định tại Phụ lục II của Thông tư này.

b) Thể tích chứa hàng của xe xi téc V_t (không tính đến thể tích của các cửa nạp hàng) được xác định theo các kích thước hình học bên trong của xi téc và không lớn hơn thể tích được xác định bằng khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông chia cho khối lượng riêng của loại hàng chuyên chở nêu trong các tài liệu chuyên ngành hoặc theo trị số công bố của cơ quan, tổ chức có thẩm quyền. Trường hợp hàng hóa chuyên chở có khối lượng riêng biến thiên trong dải trị số thì khối lượng riêng tính toán được ghi nhận theo giá trị lớn nhất của dải biến thiên.

Đối với các xi téc chứa các loại khí hóa lỏng có khả năng dẫn nổ trong quá trình vận chuyển hoặc được nạp vào xi téc theo các điều kiện về áp suất và nhiệt độ nhất định thì thể tích chứa hàng được xác định như sau: $V_t = 0,9 V_{hh}$ (trong đó V_{hh} là thể tích xi téc được xác định theo các kích thước hình học bên trong của xi téc).

Trường hợp không có tài liệu giới thiệu tính năng và thông số kỹ thuật hoặc giữa trị số thể tích chứa hàng theo kết quả kiểm tra sai khác trên 10% so với tài liệu giới thiệu tính năng và thông số kỹ thuật của xe thì thể tích chứa hàng của xi téc được xác định bằng phương pháp đo kiểm thực tế.

Điều 5. Quy định về mui phủ

1. Tấm phủ phải là bạt che.

2. Khung mui:

a) Phải tháo lắp được và đảm bảo ổn định khi xe tham gia giao thông, có thể bố trí 01 thanh giằng ở trên đỉnh để liên kết giữa các thanh khung mui.

b) Khoảng cách giữa 2 thanh khung mui liền kề: $t \geq 750$ mm, mặt cắt ngang của thanh khung mui (trừ thanh đầu; thanh cuối đối với xe có lắp thiết bị nâng, hạ

hàng ở phía sau) và thanh giằng (nếu có) có mô men chống uốn không lớn hơn 1,5 cm³ đối với vật liệu bằng thép (hoặc tương đương khi sử dụng vật liệu khác).

c) Chiều cao H_t không lớn hơn 1800 mm (xem minh họa tại Phụ lục I của Thông tư này).

Điều 6. Hiệu lực thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực kể từ ngày tháng năm 2014.

2. bãi bỏ Thông tư số 32/2012/TT-BGTVT ngày 09 tháng 08 năm 2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải “Quy định về kích thước giới hạn thùng chở hàng ô tô tải tự đổ, rơ moóc và sơ mi rơ moóc tải tự đổ, ô tô xi téc, rơ moóc và sơ mi rơ moóc xi téc tham gia giao thông đường bộ”.

Điều 7. Điều khoản chuyển tiếp

1. Các Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (Giấy chứng nhận) đã cấp trước ngày có hiệu lực của Thông tư này cho các kiểu loại xe tự đổ, xe xi téc, xe tải sản xuất, lắp ráp theo quy định tại Thông tư số 30/2011/TT-BGTVT ngày 15 tháng 4 năm 2011 “Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp xe cơ giới” và Thông tư số 32/2012/TT-BGTVT ngày 09 tháng 08 năm 2012 “Quy định về kích thước giới hạn thùng chở hàng ô tô tải tự đổ, rơ moóc và sơ mi rơ moóc tải tự đổ, rơ moóc và sơ mi rơ moóc xi téc tham gia giao thông đường bộ” nhưng có kết cấu, kích thước thùng hàng không thỏa mãn các quy định tại Thông tư này sẽ không còn giá trị sử dụng kể từ ngày tháng năm 2014.

2. Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng cấp trước ngày tháng năm 2014 cho các xe sản xuất, lắp ráp theo các Giấy chứng nhận nêu tại khoản 1 Điều này vẫn có giá trị sử dụng để giải quyết các thủ tục đăng ký phương tiện và kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường lần đầu.

3. Các xe nhập khẩu có ngày cập cảng hoặc cửa khẩu trên lãnh thổ Việt Nam trước ngày ... tháng ... năm 2014 nhưng có kết cấu, kích thước thùng hàng không thỏa mãn các quy định tại Thông tư này thì vẫn tiếp tục được kiểm tra, cấp Giấy chứng nhận theo Thông tư số 31/2011/TT-BGTVT ngày 15 tháng 4 năm 2011 “Quy định về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới nhập khẩu” và Thông tư số 32/2012/TT-BGTVT ngày 09 tháng 08 năm 2012 “Quy định về kích thước giới hạn thùng chở hàng ô tô tải tự đổ, rơ moóc và sơ mi rơ moóc tải tự đổ, rơ moóc và sơ mi rơ moóc xi téc tham gia giao thông đường bộ”. Các Giấy chứng nhận đã cấp vẫn có giá trị sử dụng để giải quyết các thủ tục kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường lần đầu, đăng ký phương tiện và được sử dụng để giải quyết các thủ tục nhập khẩu khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.

4. Các xe đang lưu hành phải thực hiện việc chuyển đổi kết cấu và thể tích của thùng hàng theo lộ trình quy định tại Phụ lục IV của Thông tư này. Đối với các xe thuộc nhóm 1 và nhóm 2 đã được kiểm định lần đầu trước ngày 01/01/2014, khi đến kiểm định sau ngày Thông tư này có hiệu lực mà chưa chuyển đổi thì Giấy

chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cấp cho xe có thời hạn không quá 90 ngày. Đơn vị Kiểm định có trách nhiệm thông báo cho chủ phương tiện nội dung chuyển đổi kết cấu, kích thước thùng hàng theo quy định.

Điều 8. Tổ chức thực hiện

1. Cục Đăng kiểm Việt Nam có trách nhiệm tổ chức, triển khai thực hiện Thông tư này.

2. Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Tổng cục trưởng Tổng cục Đường Bộ Việt Nam, Cục trưởng Cục Đăng kiểm Việt Nam, Thủ trưởng các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.

3. Trong quá trình thực hiện, các tổ chức và cá nhân phản ánh kịp thời về Bộ Giao thông vận tải những vướng mắc phát sinh để xem xét, giải quyết./.

Nơi nhận:

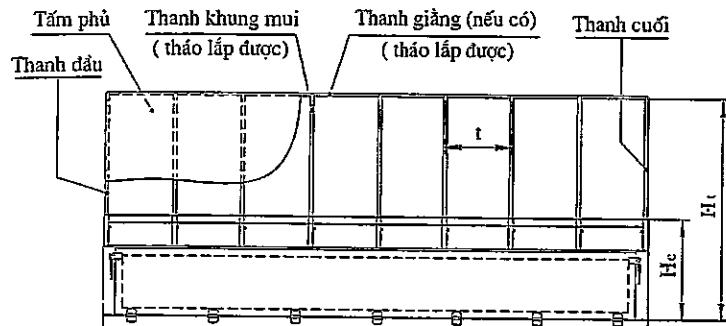
- Như khoản 2 Điều 8;
- Văn phòng Chính phủ;
- Cơ quan thuộc Chính phủ;
- Các Bộ, Cơ quan ngang Bộ;
- UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Các Thứ trưởng;
- Cục Kiểm soát thủ tục hành chính (Bộ tư pháp);
- Cục Kiểm tra văn bản (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng thông tin điện tử Chính phủ;
- Trang thông tin điện tử Bộ GTVT;
- Lưu: VT, KHCN (10).

BỘ TRƯỞNG

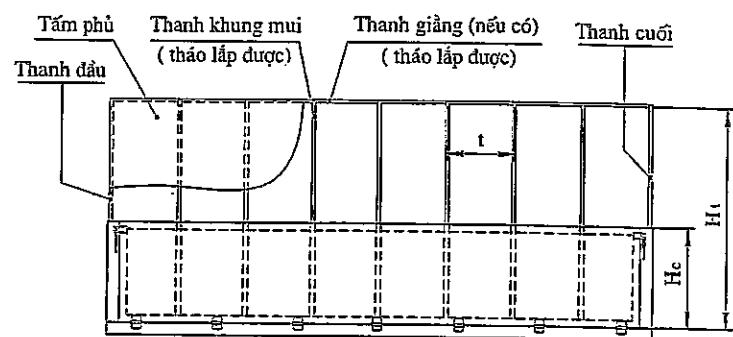
Đinh La Thăng

Phụ lục I: Minh họa kết cấu thùng hàng có mui phủ
 (Ban hành kèm theo Thông tư số: /2014/TT-BGTVT ngày tháng
 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải)

1. Minh họa kết cấu thành bên:

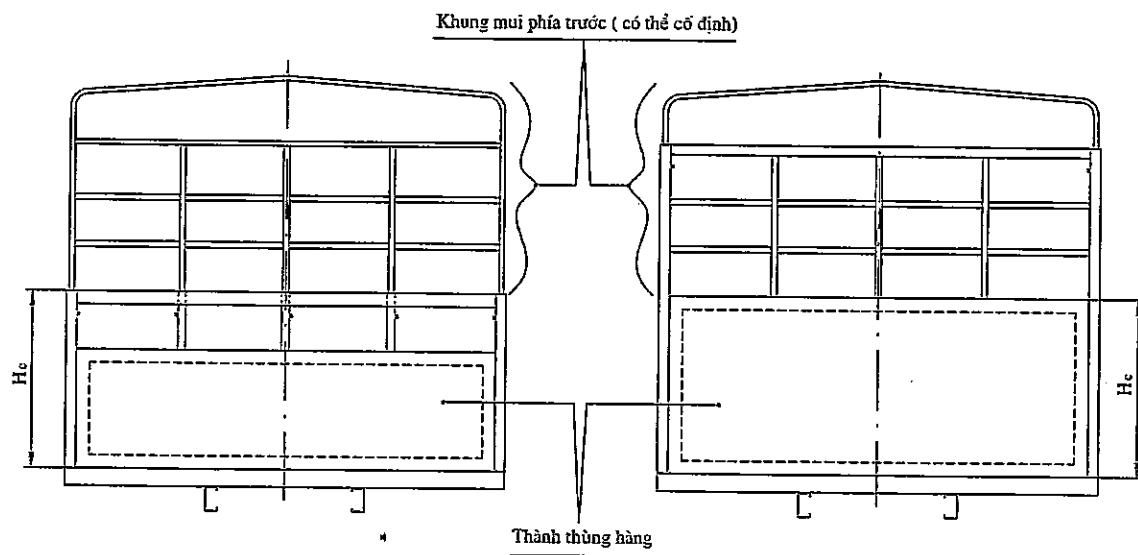


Kiểu 1



Kiểu 2

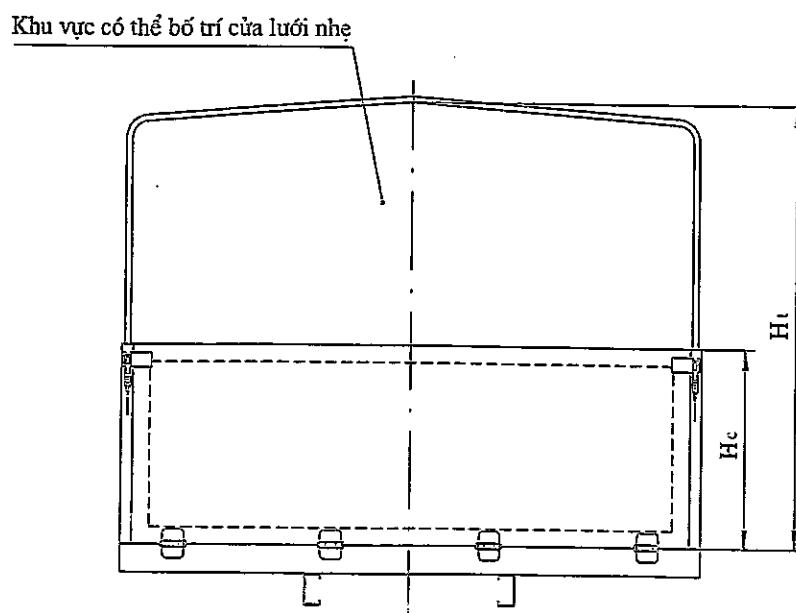
2. Minh họa kết cấu thành trước:



Kiểu 1

Kiểu 2

3. Minh họa kết cấu thành sau:



Phụ lục II
**Quy định về chiều dài toàn bộ của xe, chiều cao bên trong và hệ số thể tích
 riêng của thùng hàng xe cơ giới tham gia giao thông**

*(Ban hành kèm theo Thông tư số: /2014/TT-BGTVT ngày..... tháng năm 2014
 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

Số thứ tự	Loại phương tiện	L	H _c	γ _v
1	Xe tự đổ có tổng số trục bằng hai và có khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông nhỏ hơn 5 tấn	≤ 5 m	---	≥ 0,8 tấn/m ³
2	Xe tự đổ có tổng số trục bằng hai và có khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông từ 5 tấn đến dưới 10 tấn.	≤ 6 m	---	
3	Ô tô tải tự đổ và Rơ moóc tải tự đổ có tổng số trục bằng hai và có khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông từ 10 tấn trở lên; Sơ mi rơ moóc tải tự đổ một trục.	≤ 7 m	---	
4	Ô tô tải tự đổ và Rơ moóc tải tự đổ có tổng số trục bằng ba; Sơ mi rơ moóc tải tự đổ có tổng số trục bằng hai.	≤ 7,8 m	---	≥ 1,2 tấn/m ³
5	Ô tô tải tự đổ và Rơ moóc tải tự đổ có tổng số trục bằng bốn; Sơ mi rơ moóc tải tự đổ có tổng số trục bằng ba.	≤ 9,3 m	---	
6	Ô tô tải tự đổ và Rơ moóc tải tự đổ có tổng số trục bằng năm; Sơ mi rơ moóc tải tự đổ có tổng số trục bằng bốn.	≤ 10,2 m	---	≥ 1,5 tấn/m ³
7	Xe tải (thùng hở không có mui phủ)	Ô tô tải và Rơ moóc tải. Sơ mi rơ moóc tải.	≤ 12,2 m	≤ 0,3 W _t ^(*) ≤ 0,45 m
8	Xe tải (thùng hở có mui phủ)	Ô tô tải, Rơ moóc tải Sơ mi rơ moóc tải.	≤ 12,2 m ≤ 10,2 m	≤ 0,4 W _t ≤ 0,45 m
9	Xe tải (thùng kín, thùng bảo ôn, thùng đông lạnh)	Ô tô tải, Rơ moóc tải có khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông trên 5 tấn đến 10 tấn. Ô tô tải, Rơ moóc tải có khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông trên 10 tấn. Sơ mi rơ moóc tải.	≤ 12,2 m ≤ 10,2 m	≤ 1,07 W _t (nhưng không lớn hơn 1,8 m), trừ các xe có máy lạnh gây ảnh hưởng tới sự hoạt động của cơ cấu nâng hạ cabin ---

Chú thích: (*) W_t là khoảng cách giữa tâm vết tiếp xúc của hai bánh xe sau phía ngoài với mặt đường./.

Phụ lục III

Nguyên tắc tính toán xác định và ghi nhận khối lượng cho phép tham gia giao thông của xe cơ giới tham gia giao thông đường bộ

(Ban hành kèm theo Thông tư số: /2014/TT-BGTVT ngày tháng năm 2014
của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

1. Nguyên tắc tính toán xác định và ghi nhận

1.1. Đơn vị đo lường là “khối lượng” có tên đơn vị là (kilogram) và ký hiệu là (kg) theo quy định tại Nghị định số 86/2012/NĐ-CP ngày 19 tháng 10 năm 2012 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đo lường và tiêu chuẩn TCVN 6529:1999 “Phương tiện giao thông đường bộ - Khối lượng - Thuật ngữ định nghĩa và mã hiệu”.

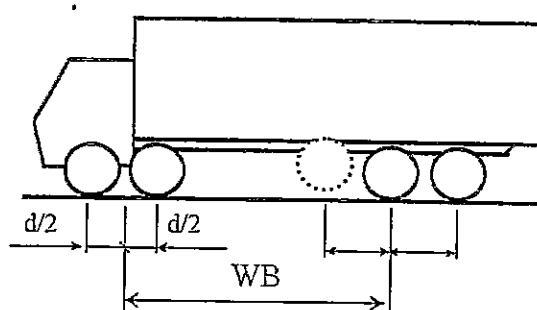
1.2. Tải trọng trục và khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông (CPTGGT) của xe và đoàn xe được xác định theo quy định tại Thông tư số 07/2010/TT-BGTVT ngày 11 tháng 02 năm 2010 của Bộ Giao thông vận tải và Thông tư số 03/2011/TT-BGTVT ngày 22 tháng 02 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi bổ sung Thông tư số 07/2010/TT-BGTVT, nhưng trong mọi trường hợp không được lớn hơn giá trị tối đa cho phép theo thiết kế của nhà sản xuất.

1.3. Nguyên tắc xếp tải

a) Nguyên tắc xếp tải đối với xe chở hàng: hàng hóa xếp trên xe phải dàn đều, theo quy định.

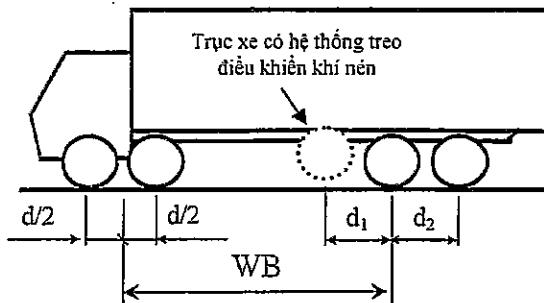
b) Nguyên tắc xếp tải đối với xe xi téc: chất tải đúng loại hàng chuyên chở (hoặc sử dụng nước để thay thế nếu phù hợp) dàn đều vào tất cả các khoang chứa hàng của xi téc.

1.4. Nguyên tắc xác định chiều dài cơ sở tính toán (WB): WB được xác định (như mô tả tại hình 1).



Hình 1: sơ đồ xác định WB

1.5. Trường hợp cụm trục có khoảng cách giữa hai trục liền kề khác nhau ($d_1 \neq d_2$) thì lựa chọn giá trị khoảng cách trục nhỏ hơn (d_1 hoặc d_2) để xác định tải trọng trục CPTGGT (xem mô tả tại hình 2).



Hình 2: sơ đồ xác định các thông số tính toán

2. Phương pháp tính toán xác định và ghi nhận

2.1. Phương pháp 1:

2.1.1. Tính toán theo phương pháp lập phương trình cân bằng mô men tĩnh học, sử dụng giá trị khối lượng và tọa độ trọng tâm các thành phần tham gia để tính toán theo các giá trị tải trọng trục CPTGGT.

2.1.2. Vị trí trọng tâm hàng hóa được xác định theo nguyên tắc xếp hàng hóa nêu tại mục 1.3 của phụ lục này.

2.1.3. Khối lượng toàn bộ CPTGGT của xe thân liền (kể cả rơ moóc) được lựa chọn là giá trị nhỏ nhất của một trong các giá trị sau đây:

a) Giá trị được tính toán theo nguyên tắc nêu tại mục 1.2 của phụ lục này.

b) Giá trị khối lượng toàn bộ của xe được điều chỉnh giảm theo quy định về công suất riêng của động cơ (đối với xe phải áp dụng).

2.1.4. Khối lượng toàn bộ CPTGGT của sơ mi rơ moóc được tính toán theo nguyên tắc nêu tại mục 1.2 của phụ lục này (lựa chọn giá trị nhỏ nhất của một trong các giá trị được tính toán theo giá trị CPTGGT của: sơ mi rơ móóc, tổ hợp xe đầu kéo với sơ mi rơ móóc và ô tô đầu kéo sử dụng để tính toán).

2.2. Phương pháp 2:

Xếp tải theo nguyên tắc nêu tại mục 1.3 tới khi kết quả cân thực tế đạt tới một trong các giá trị tải trọng trục hoặc khối lượng toàn bộ CPTGGT nêu tại mục 1.2 của phụ lục này và ghi nhận giá trị khối lượng toàn bộ CPTGGT đạt yêu cầu. Phương pháp này áp dụng với các trường hợp sau đây:

a) Trường hợp không xác định được vị trí trọng tâm hàng hóa.

b) Trường hợp cụm trục có từ ba trục trở lên có một trục sử dụng hệ thống treo điều khiển khí nén (xem mô tả tại hình 2), giá trị tải trọng trục CPTGGT của cụm trục này được xác định theo nguyên tắc nêu tại mục 1.2 của phụ lục này nhưng không được lớn hơn 8000 kg trên một trục.

c) Trường hợp cụm trục kép có một trong hai trục là trục phụ sử dụng hệ thống treo khí nén (có sức chịu tải nhỏ), giá trị tải trọng trục CPTGGT của cụm trục này được xác định theo nguyên tắc nêu tại mục 1.2 của phụ lục này nhưng không được lớn hơn 9000 kg trên một trục./.

Phụ lục IV

Lộ trình và các hạng mục chuyển đổi kết cấu, kích thước thùng hàng của xe đang lưu hành

*(Ban hành kèm theo Thông tư số: /2014/TT-BGTVT ngày..... tháng năm 2014
của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)*

Số thứ tự	Loại phương tiện	Lộ trình chuyển đổi	Hạng mục chuyển đổi	
			Chiều cao bên trong thùng hàng hoặc thể tích thùng hàng	Kết cấu thùng hàng
1	Các xe nhóm 1	- Đổi với các xe đã được kiểm định lần đầu trước ngày 01/01/2014: Trong vòng 90 ngày kể từ ngày kiểm định đầu tiên sau ngày Thông tư này có hiệu lực. - Đổi với các xe đã được kiểm định lần đầu kể từ ngày 01/01/2014: Trước khi đến ngày kiểm định đầu tiên sau ngày Thông tư này có hiệu lực nhưng trong mọi trường hợp không muộn hơn ngày 01/4/2017.	Theo quy định tại khoản 4 Điều 4 của Thông tư.	
2	Các xe nhóm 2		Theo quy định tại khoản 3 Điều 4 của Thông tư.	Theo quy định tại khoản 1 Điều 4 của Thông tư.
3	Các xe nhóm 3	Chậm nhất vào lần kiểm định đầu tiên sau ngày 31 tháng 12 năm 2017.	Theo quy định tại khoản 4 Điều 4 của Thông tư.	Theo quy định tại khoản 1 Điều 4 của Thông tư.
4	Các xe nhóm 4		Theo quy định tại khoản 3 Điều 4 của Thông tư.	
5	Các xe nhóm 5	Chậm nhất vào lần kiểm định đầu tiên sau ngày 31 tháng 12 năm 2019.	Theo quy định tại khoản 4 Điều 4 của Thông tư.	
6	Các xe nhóm 6		Theo quy định tại khoản 3 Điều 4 của Thông tư.	

Chú thích:

- **Xe nhóm 1 bao gồm:** Ô tô tải tự đổ có tổng số trực từ ba trực trở lên, sơ mi rơ mooc tải tự đổ có tổng số trực từ hai trực trở lên, Xe xi tèc (trừ xe xi tèc chở vật liệu rời, xe xi tèc chở các loại khí hóa lỏng, xe xi tèc chở nhựa đường nóng lỏng), có thể tích chứa hàng của thùng hàng thực tế sai khác trên 10% (20 % đối với xe xi tèc) so với thể tích chứa hàng được xác định theo quy định của Thông tư này.

- **Xe nhóm 2 bao gồm:** Ô tô tải (trừ thùng bảo ôn, thùng đông lạnh) có tổng số trực từ ba trực trở lên, sơ mi rơ mooc tải có tổng số trực từ hai trực trở lên, có chiều cao bên trong của thùng hàng thực tế sai khác trên 10% so với chiều cao thùng hàng được xác định theo quy định của Thông tư này.

- **Xe nhóm 3 bao gồm:** Xe tự đổ có khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông từ 8 tấn trở lên, có thể tích chứa hàng của thùng hàng thực tế sai khác trên 10% so với thể tích chứa hàng được xác định theo quy định của Thông tư này.

- **Xe nhóm 4 bao gồm:** Xe tải (trừ thùng bảo ôn, thùng đông lạnh), có khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông từ 8 tấn trở lên, có chiều cao bên trong của thùng hàng thực tế sai khác trên 10% so với chiều cao thùng hàng được xác định theo quy định của Thông tư này.

- **Xe nhóm 5 bao gồm:** Xe tự đổ có khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông nhỏ hơn 8 tấn, có thể tích chứa hàng của thùng hàng thực tế sai khác trên 10% so với thể tích chứa hàng được xác định theo quy định của Thông tư này.

- **Xe nhóm 6 bao gồm:** Xe tải (trừ thùng bảo ôn, thùng đông lạnh), có khối lượng toàn bộ cho phép tham gia giao thông nhỏ hơn 8 tấn, có chiều cao bên trong của thùng hàng thực tế sai khác trên 10% so với chiều cao thùng hàng được xác định theo quy định của Thông tư này./.