**Một số nhận xét đối với Dự thảo Luật Giao thông Đường bộ**

(Bản dự thảo ngày 20/4/2020)

| **STT** | **Nội dung dự thảo Nghị định** | **Nội dung nhận xét và kiến nghị sửa đổi** |
| --- | --- | --- |
| **1** | **Điều 3. Giải thích từ ngữ**  31. *Xe ô tô* là xe có từ bốn bánh trở lên chạy bằng động cơ được thiết kế, sản xuất để hoạt động trên đường bộ, dùng để chở người, hàng hóa, kéo rơ moóc, sơ mi rơ moóc; có vận tốc thiết kế lớn nhất không nhỏ hơn 60 km/h. Xe ô tô bao gồm cả các loại xe sau: xe điện bánh lốp, xe ba bánh có khối lượng bản thân lớn hơn 400 kg.  62*. Xe ô tô* là phương tiện có từ bốn bánh trở lên chạy bằng động cơ được thiết kế, chế tạo để hoạt động trên đường bộ, không chạy trên đường ray để: chở người và/hoặc hàng hóa; kéo rơ moóc, sơ mi rơ moóc; thực hiện chức năng, công dụng đặc biệt. Ô tô bao gồm cả các loại loại xe sau: các xe được nối với đường dây dẫn điện; các xe ba bánh có khối lượng bản thân lớn hơn 400 kg. Ô tô không bao gồm các xe máy chuyên dùng, xe chở người bốn bánh có gắn động cơ và xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ hoạt động trên đường bộ.  32*. Xe ô tô chở người* là xe ô tô có kết cấu và trang bị chủ yếu dùng để chở người và hành lý mang theo. Xe ô tô chở người có thể được thiết kế, sản xuất để kéo theo rơ moóc.  63*. Xe ô tô chở người* là ô tô có kết cấu và trang bị chủ yếu dùng để chở người và hành lý mang theo. Xe ô tô chở người có thể được thiết kế, chế tạo để kéo theo rơ moóc.  35. *Xe ô tô tải (xe ô tô chở hàng)* là xe ô tô có kết cấu và trang bị chủ yếu dùng để chở hàng, có tối đa hai hàng ghế trong cabin. Xe ô tô tải có thể được thiết kế, sản xuất để kéo theo rơ moóc.  64*. Xe ô tô chở hàng (ô tô tải)* là ô tô có kết cấu và trang bị chủ yếu dùng để chở hàng và có tối đa hai hàng ghế trong cabin. Xe ô tô chở hàng có thể được thiết kế, chế tạo để kéo theo rơ moóc. | **Đề nghị**: Rà soát lại khoản 31 và khoản 62 Điều 3; khoản 32 và khoản 63 Điều 3; khoản 35 và khoản 64 Điều 3 để đảm bảo tính thống nhất trong định nghĩa và trùng lặp khái niệm. |
| **2** | **Điều 102. Điều kiện của người lái xe tham gia giao thông**  3. Giấy phép lái xe mang theo khi tham gia giao thông gồm một trong các loại sau:  a) Giấy phép lái xe quy định tại Điều 103 của Luật này;  b) Giấy phép lái xe nước ngoài phù hợp với loại xe được phép điều khiển do quốc gia được công nhận theo nguyên tắc có đi có lại cấp, còn giá trị sử dụng;  c) Giấy phép lái xe nước ngoài phù hợp với loại xe được phép điều khiển do quốc gia được công nhận theo điều ước quốc tế mà Việt Nam cùng là thành viên cấp, còn giá trị sử dụng;  d) Giấy phép lái xe quốc tế và giấy phép lái xe quốc gia phù hợp với loại xe được phép điều khiển do quốc gia là thành viên của Công ước về Giao thông đường bộ năm 1968 cấp đối với người nước ngoài. | * Về cơ bản nhất trí với nội dung dự thảo, tuy nhiên đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc về việc có thể bổ sung thêm Giấy phép lái xe nước ngoài (tương đương hạng A1 – xe máy) từ các quốc gia có lượng khách du lịch đến Việt Nam chiếm tỷ trọng cao (như Hàn Quốc, Nhật Bản,…). * Theo Công ước Quốc tế 1968 về Giao thông đường bộ và Công ước về Biển báo – Tín hiệu đường bộ (gọi tắt là “Công ước Vienna”) có hiệu lực tại Việt Nam từ ngày 20/8/2015, giấy phép lái xe quốc tế được cấp cho công dân 85 quốc gia thành viên có thể được sử dụng tại Việt Nam. Tuy nhiên, danh sách này lại không có sự tham gia của các quốc gia đứng đầu về lượng khách du lịch đến Việt Nam (như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Mỹ, v.v..). * Mặt khác, trong bối cảnh du lịch là một ngành kinh tế mũi nhọn, có giá trị gia tăng cao, Việt Nam cần có quan điểm cởi mở hơn để tăng trải nghiệm cho khách du lịch nước ngoài, kết hợp với việc đưa ra các chính sách hợp lý nhằm đảm bảo an toàn giao thông. Ví dụ: Tăng trách nhiệm của chủ phương tiện, người cho thuê xe khi giao xe. Hiện nay mức phạt tiền từ 800.000 đồng đến 2.000.000 đồng đối với cá nhân, từ 1.600.000 đồng đến 4.000.000 đồng đối với tổ chức là chủ xe mô tô, xe gắn máy và các loại xe tương tự xe mô tô giao xe hoặc để cho người không đủ điều kiện điều khiển xe tham gia giao thông được xem là thấp, chưa đủ mức độ răn đe. Đồng thời, bắt buộc các đối tượng trên phải mua bảo hiểm.   **Kinh nghiệm quốc tế:**  [***Vương quốc Anh***](https://www.gov.uk/driving-nongb-licence)***:*** Bất kỳ người nào có giấy phép lái xe hợp lệ được cấp tại quốc gia của họ đều được phép lái xe ở Vương quốc Anh trong ít nhất 12 tháng. Sau khoảng thời gian này, bạn cần đổi bằng của mình sang bằng lái của Vương quốc Anh hoặc vượt qua bài kiểm tra lái xe bắt buộc.  [***Singapore:***](https://www.expat.com/en/guide/asia/singapore/1032-driving-in-singapore.html) Khách du lịch hoặc khách lưu trú trong thời gian ngắn ở Singapore có thể lái xe bằng giấy phép nước ngoài hợp lệ và Giấy phép lái xe quốc tế (IDP). Nếu đến từ một trong các quốc gia ASEAN, có thể lái xe ở Singapore mà không cần Giấy phép lái xe quốc tế.  Người nước ngoài trên 18 tuổi và đang ở Singapore theo hình thức làm việc, thăm thân, học sinh, có thể lái xe với Giấy phép lái xe nước ngoài hợp lệ (hạng 3, 3B hoặc 2B), trong thời gian không quá 12 tháng, sau đó cần đổi sang bằng lái xe của Singapore.  [***New Zealand***](https://www.nzta.govt.nz/driver-licences/new-residents-and-visitors/driving-on-nz-roads/)***:*** Người nước ngoài có thể lái xe mà không cần bằng lái xe của New Zealand nếu:   * có giấy phép lái xe hoặc bằng lái xe còn hạn và hợp lệ * ở New Zealand không quá 12 tháng; có thể lái xe trong thời gian tối đa 12 tháng cho mỗi lần vào New Zealand * chưa từng bị cấm hoặc đình chỉ việc lái xe ở New Zealand * Giấy phép lái xe nước ngoài bằng tiếng Anh hoặc bạn có bản dịch chính xác * chưa từng được cấp giấy phép lái xe của New Zealand kể từ lần cuối vào New Zealand.   Tuy nhiên, cần thi hoặc đổi bằng lái xe sang bằng của New Zealand sau khi đã ở 12 tháng. |
| **3** | **Điều 106. Sát hạch lái xe**  3. Người được xác nhận đã hoàn thành chương trình đào tạo đăng ký với cơ quan quản lý đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe để tham dự kỳ sát hạch. | **Đề nghị**:   * Không bắt buộc người học phải đi học tại cơ sở đào tạo lái xe đã đăng ký với cơ quan quản lý đào tạo. Nên cho phép người học tự chọn giáo viên là người đã được cấp chứng chỉ để dạy, phù hợp với nhu cầu, trình độ và khả năng tiếp thu của người học. * Người tập lái xe ô tô khi tham gia giao thông phải thực hành trên xe tập lái và có giáo viên dạy thực hành lái xe bảo trợ tay lái.   **Lý do**:   * Kỳ thi sát hạch lái xe là một kỳ thi kỹ năng, đánh giá năng lực lái xe của người học nhằm đảm bảo khả năng vận hành phương tiện lưu thông trên đường theo các quy định của pháp luật. * Hiện nay, do quy định, nên người học bắt buộc phải đăng ký tại các cơ sở đào tạo lái xe. Trên thực tế, nhiều người chỉ đóng tiền học để đáp ứng yêu cầu pháp luật, nhưng phải tự bỏ tiền để đi học ở bên ngoài, do yếu tố thời gian và chất lượng dạy. * Điều này chứng tỏ việc bắt buộc phải đến học ở một cơ sở đào tạo là không hiệu quả và không phù hợp với nhu cầu xã hội.   **Kinh nghiệm quốc tế:**  Nhiều quốc gia trên thế giới cho phép người học tự chọn cách học lái xe phù hợp nhất với mình, miễn là đủ điều kiện để vượt qua kỳ thi sát hạch.  [***Vương quốc Anh:***](https://www.gov.uk/browse/driving/driving-licences)   * Tự học về lý thuyết cơ bản (Luật đường bộ, các quy tắc cơ bản khi tham gia giao thông,..). * Việc học thực hành lái xe được thực hiện theo nguyên tắc thị trường tự do:   + Trên thị trường, có rất nhiều thầy dạy lái xe riêng và trường dạy lái xe.   + Người dạy lái xe cũng có thể là người nhà của người học, miễn là người đó có trên 3 năm kinh nghiệm cầm lái, xe phải được mua bảo hiểm và có gắn biển “xe tập lái” (L – Learner)   + Không yêu cầu số giờ thực hành tối thiểu để được phép thi lái xe, miễn là sau khi vượt qua bài thi lý thuyết, người học hoàn toàn có thể lên xe thi thực hành.   [***Singapore:***](http://www.howtoadult.sg/how-to-get-your-driving-licence/)   * Người học lái xe ở Singapore được phép lựa chọn trường dạy lái xe hay thầy dạy lái xe riêng. * Quyết định lựa chọn phương thức nào phụ thuộc vào khả năng chi trả học phí cũng như năng lực tiếp thu của người học. Người học sẽ phải tự học lý thuyết, nếu chọn học thầy dạy riêng (không như lựa chọn học ở trường). |
| **4** | **Điều 116. Thời gian làm việc của người lái xe ô tô**  Người lái xe chỉ được lái xe tối đa 10 giờ sau khoảng thời gian nghỉ liên tục không lái xe tối thiểu là 10 giờ trước đó, đồng thời không được lái xe liên tục quá 4 giờ. Thời gian nghỉ giữa hai lần lái xe liên tục tối thiểu là 15 phút. | **Đề nghị**:   * Áp dụng quy định cộng dồn giờ nghỉ (tức là cho phép tính tổng thời gian của nhiều lần dừng, đỗ ngắn dưới 15 phút, tối thiểu 5 phút/lần) đối với các xe ô tô kinh doanh vận tải dưới 9 chỗ với các chuyến đi ngắn dưới 50 km.   **Lý do:**   * Theo phản hồi của Hiệp hội Taxi thành phố Hồ Chí Minh trong [Công văn 27/CV2016HH](https://drive.google.com/file/d/1njQaNRN3qZ1Y2_TIHaLTiWU9gDVK3ABs/view?usp=sharing), quy định này là không khả thi, do đó, có đến 70% số xe taxi vi phạm. * Taxi chở khách có đặc thù là: (i) cự ly có khách bình quân thấp chỉ khoảng trên dưới 6 km; (ii) thời gian chờ đợi khách giữa hai cuốc cũng thường xuyên diễn ra. * Việc tìm chỗ đỗ xe trong 15 phút tại các thành phố đang có sức ép lớn về giao thông là rất khó khăn. * Kinh doanh vận tải là ngành dịch vụ có đặc thù chủ yếu dựa vào nhu cầu của hành khách, cũng như điều kiện giao thông thực tế trên địa bàn. Đã có nhiều trường hợp lái xe đang cung cấp dịch vụ cho hành khách thì gặp phải ùn tắc giao thông và không may vượt quá khung thời gian 4 giờ đồng hồ. Trong tình huống đó, việc yêu cầu hành khách chờ đợi hoặc rời xe để dừng, đỗ trong 15 phút là không khả thi và gây phiền hà cho hành khách và ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.   **Kinh nghiệm quốc tế:**  Kinh nghiệm quốc tế cũng cho thấy cơ quan quản lý giao thông vận tải áp dụng chế độ nghỉ riêng cho các loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô dưới 9 chỗ, dựa vào đặc thù công việc. Cụ thể:  ***Vương quốc*** [Anh](https://www.gov.uk/drivers-hours/gb-domestic-rules)***:***   * Sau khi 5,5 tiếng lái xe liên tục, phải nghỉ tối thiểu 30 phút; hoặc * Trong khoảng 8,5 tiếng lái xe, phải nghỉ ít nhất 45 phút (tính cộng dồn). Sau quãng thời gian 8,5 tiếng, phải nghỉ ít nhất 30 phút (trừ khi kết thúc ngày làm việc).   [***New Zealand***](https://www.nzta.govt.nz/assets/resources/factsheets/02/docs/02-work-time-andl-logbooks-guide-for-taxi-drivers.pdf)***:***   * Lái xe phải nghỉ ngơi tối thiểu 30 phút sau khi lái xe liên tục trong 5,5 giờ. * Tuy nhiên, lái xe taxi có thể nghỉ ngơi sau 7 giờ làm việc, với điều kiện họ cung cấp các chuyến xe trong phạm vi nội tỉnh, nội thành với các chuyến đi ngắn. Các chuyến đi ngắn được định nghĩa là khoảng cách giữa điểm đón khách và điểm trả khách dưới 100 km. |
| **5** | **Điều 117. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô**  1. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là việc thực hiện ít nhất một trong các công đoạn chính của hoạt động vận tải (trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải) để vận chuyển hành khách, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi. | **Đề nghị**:  **Sửa khoản 1 Điều 117**: Giữ nguyên định nghĩa trong Luật Giao thông Đường bộ hiện hành  *“Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là việc sử dụng xe ô tô vận tải hàng hóa, hành khách trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi.”*  **Lý do:**   * Hiện nay, các DN thường chỉ tập trung vào một hoặc một số công đoạn trong chuỗi giá trị cung cấp dịch vụ thay vì cung cấp toàn bộ dịch vụ. Điều này giúp DN nâng cao tính chuyên môn hóa. Tuy nhiên, với khái niệm tại khoản 1 Điều 117, các mô hình kinh doanh mới theo từng công đoạn bị khiên cưỡng nắn theo khuôn khổ quản lý như đối với mô hình kinh doanh truyền thống. Việc áp dụng tư duy quản lý cũ trong việc định nghĩa một mô hình kinh doanh mới là chưa phù hợp. * Với quy định này, các đơn vị cung cấp phần mềm kết nối nếu tham gia điều hành và quyết định giá sẽ được coi là một đơn vị kinh doanh vận tải, và do đó phải tuân thủ tất cả các điều kiện, quy định kinh doanh vận tải (bao gồm cả sở hữu xe, đảm bảo yêu cầu số lượng lái xe, thuê lái xe, v.v. như đề cập tại khoản 3 Điều 118 Dự thảo). Điều này không chỉ tạo thêm gánh nặng bất hợp lý cho doanh nghiệp, mà còn làm biến đổi bản chất của dịch vụ mà doanh nghiệp cung cấp từ công nghệ trở thành kinh doanh vận tải. Điều này đi ngược với chỉ đạo của Chính phủ về việc thiết kế chính sách theo hướng thúc đẩy, khuyến khích đổi mới, sáng tạo, thích ứng với sự phát triển của Cách mạng công nghiệp lần 4.0.   **Kinh nghiệm quốc tế:**  Phần lớn các nước trong khu vực không phân loại dịch vụ này là dịch vụ vận tải. Ví dụ:   * Philippines: Dịch vụ mạng lưới vận tải * Malaysia: Dịch vụ trung gian * Singapore: Không có quy định nào đối với dịch vụ gọi xe (chỉ quản lý xe hợp đồng) * Indonesia: Dịch vụ xe hợp đồng đặc biệt |
| **6** | **Điều 117. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô**  5. Kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi là loại hình kinh doanh vận tải sử dụng xe ô tô có sức chứa dưới 9 chỗ (bao gồm cả người lái xe) để thực hiện vận chuyển theo yêu cầu của hành khách, phương thức tính tiền cước chuyến đi do hành khách lựa chọn theo một trong các phương thức sau đây:  a) Tiền cước được tính thông qua đồng hồ tính tiền;  b) Tiền cước được tính qua phần mềm tính tiền có kết nối trực tiếp với hành khách thông qua phương tiện điện tử;  c) Tiền cước được tính trọn gói trên cơ sở cự ly chuyến đi và thời gian vận chuyển.  6. Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng là loại hình kinh doanh vận tải sử dụng xe ô tô có sức chứa từ 9 chỗ (bao gồm cả người lái xe) trở lên để thực hiện theo hợp đồng vận chuyển hành khách bằng văn bản giấy hoặc điện tử giữa đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng với người thuê vận tải có nhu cầu thuê cả chuyến xe (bao gồm cả thuê người lái xe). | **Đề nghị:**  **Sửa đổi khoản 6 Điều 117** như sau:   * Giữ nguyên định nghĩa kinh doanh xe hợp đồng như ở khoản 7, Điều 3, Nghị định 10/2020/NĐ-CP.   *“Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng không theo tuyến cố định là kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô được thực hiện theo hợp đồng vận chuyển hành khách bằng văn bản giấy hoặc điện tử (sau đây gọi là hợp đồng vận chuyển hoặc hợp đồng điện tử) giữa đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng với người thuê vận tải có nhu cầu thuê cả chuyến xe (bao gồm cả thuê người lái xe)”.*   * Xem xét đổi tên “xe hợp đồng” (tham khảo kinh nghiệm quốc tế dưới đây).   **Lý do:**   * Xe hợp đồng dưới 9 chỗ là một mảng dịch vụ lớn, phục vụ một nhu cầu thực tế của xã hội. Nếu bây giờ loại hình này bị bãi bỏ, người tiêu dùng sẽ mất đi một sự lựa chọn sử dụng phương tiện phù hợp với điều kiện của mình nhất. Ví dụ, có rất nhiều đơn vị hoặc cá nhân không mua ô tô riêng mà thuê ô tô dưới 9 chỗ (bao gồm cả lái xe) để phục vụ nhu cầu đi làm, đi họp, đi công tác theo giờ, theo ngày hoặc theo tuần. Trong những trường hợp này, đi taxi hoàn toàn không phù hợp với nhu cầu của họ. * Nhà nước hiện đang có chủ trương hạn chế xe cá nhân tham gia giao thông. Trong bối cảnh đó, nhu cầu sử dụng xe hợp đồng dưới 9 chỗ của cá nhân, cơ quan, doanh nghiệp trở nên cần thiết hơn bao giờ hết. Việc bãi bỏ loại hình xe hợp đồng dưới 9 chỗ sẽ giảm đi một sự lựa chọn cho hành khách và buộc họ phải quay lại sử dụng xe cá nhân.   **Kinh nghiệm quốc tế:**   * Hầu hết các quốc gia trên thế giới đều tồn tại song song 2 loại hình taxi và xe hợp đồng với các quy định riêng cho từng dịch vụ. * Tuy nhiên, loại hình xe hợp đồng thường được gọi là: Xe ô tô tư nhân cho thuê (private hire car) như Singapore; Xe ô tô chở khách tư nhân (Private passenger automobile) như Philippines; Xe ô tô cho thuê (Hire car) như Malaysia và Hồng Kông; Xe thương mại” (commercial vehicle) như bang California, Mỹ; Xe ô tô vận tải có lái xe (Transport car with driver) như Pháp; Kinh doanh xe cho thuê (Car Rental Business) như Đài Loan; Xe ô tô hoạt động theo yêu cầu của hành khách (Passenger Directed Vehicles) như Canada; Xe chở khách (Passenger automobile) như Đức |
| **7** | **Điều 118. Điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô**  Doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phải đảm bảo điều kiện sau đây:  2. Bảo đảm số lượng, chất lượng và niên hạn sử dụng của phương tiện phù hợp với phương án, loại hình kinh doanh; phương tiện kinh doanh vận tải phải gắn thiết bị giám sát hành trình, camera theo quy định; | **Đề nghị:**  **Sửa đổi khoản 2 Điều 118** như sau:  *“2. Bảo đảm ~~số lượng,~~ chất lượng và niên hạn sử dụng của phương tiện; phương tiện kinh doanh vận tải phải gắn thiết bị giám sát hành trình, camera theo quy định;”*  **Lý do:**   * Yêu cầu về bảo đảm số lượng phương tiện là can thiệp quá sâu vào việc kinh doanh của DN. * Chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp là việc hoàn toàn có thể thay đổi theo thời gian, thuộc phạm trù về quyền tự do kinh doanh của doanh nghiệp. Hơn nữa, Dự thảo cũng không đưa ra quy định thế là số lượng phương tiện phù hợp với phương án, loại hình kinh doanh, vì thế, các doanh nghiệp có thể bị bắt bẻ khi xin giấy phép. |
| **8** | **Điều 118. Điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô**  3. Bảo đảm yêu cầu số lượng lái xe kinh doanh vận tải phù hợp với phương án kinh doanh và phải có hợp đồng lao động bằng văn bản; | **Đề nghị:**  **Bỏ khoản 3 Điều 118**:  *~~“3. Bảo đảm yêu cầu số lượng lái xe kinh doanh vận tải phù hợp với phương án kinh doanh và phải có hợp đồng lao động bằng văn bản;”~~*  **Lý do:**   * Việc yêu cầu “số lượng lái xe kinh doanh vận tải phù hợp với phương án kinh doanh” là không cần thiết và can thiệp quá sâu vào hoạt động kinh doanh của DN. * Việc giao kết hợp đồng lao động với lái xe trước khi sử dụng lao động đã được quy định cụ thể tại Điều 13, Mục 1, Chương III, Bộ luật Lao động 2019, vì vậy không cần thiết phải đưa vào Luật này. |
| **9** | **Điều 118. Điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô**  4. Người điều hành hoạt động vận tải của đơn vị kinh doanh vận tải ô tô phải có chứng chỉ hành nghề điều hành vận tải. | **Đề nghị:**  **Bỏ khoản 4 Điều 118:**  *~~“4. Người điều hành hoạt động vận tải của đơn vị kinh doanh vận tải ô tô phải có chứng chỉ hành nghề điều hành vận tải.”~~*  **Lý do:**   * Việc tăng quy định từ “có trình độ chuyên môn về vận tải” thành “có chứng chỉ hành nghề điều hành vận tải” là một hình thức áp đặt giấy phép con, tạo thêm gánh nặng thủ tục không cần thiết đối với DN. Quy định này buộc người điều hành hoạt động vận tải phải trải qua các khóa đào tạo và cấp chứng chỉ, dẫn tới việc thực hiện quy định chỉ là hình thức, đối phó cho đủ điều kiện. * Đồng thời, quy định này cũng không giúp mục tiêu quản lý Nhà nước về an toàn vận tải trở nên hiệu quả hơn, bởi người điều hành vận tải không trực tiếp tham gia vào hoạt động lưu thông trên đường. Các quy định hiện tại trong Dự thảo về bằng lái xe, chất lượng phương tiện, sức khỏe tài xế… đã đủ để kiểm soát mục tiêu này. |
| **10** | **Điều 118. Điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô**  5. Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải phải có Bộ phận quản lý an toàn giao thông, hộ kinh doanh vận tải phải có người (chủ hộ tự đảm nhiệm hoặc thuê người khác) quản lý về an toàn giao thông, đảm bảo năng lực xây dựng và thực hiện được đầy đủ quy trình đảm bảo an toàn giao thông theo quy định.  Người phụ trách bộ phận quản lý an toàn giao thông (hoặc người quản lý an toàn giao thông của hộ kinh doanh vận tải) phải có chứng chỉ quản lý an toàn giao thông theo quy định. | **Đề nghị:**  **Bỏ khoản 5 Điều 118:**  *~~“5. Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải phải có Bộ phận quản lý an toàn giao thông, hộ kinh doanh vận tải phải có người (chủ hộ tự đảm nhiệm hoặc thuê người khác) quản lý về an toàn giao thông, đảm bảo năng lực xây dựng và thực hiện được đầy đủ quy trình đảm bảo an toàn giao thông theo quy định.~~*  *~~Người phụ trách bộ phận quản lý an toàn giao thông (hoặc người quản lý an toàn giao thông của hộ kinh doanh vận tải) phải có chứng chỉ quản lý an toàn giao thông theo quy định.”~~*  **Lý do:**  Tương tự như đã phân tích ở trên, yêu cầu này là không cần thiết (nếu mục tiêu quản lý là để bảo đảm an toàn vận tải) và can thiệp quá sâu vào hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Đồng thời, đây cũng là hình thức giấy phép con bất hợp lý. |
| **11** | **Điều 140. Hoạt động kinh doanh cho thuê xe tự lái**  2. Đơn vị kinh doanh cho thuê xe tự lái phải có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh, trong đó có ngành nghề cho thuê xe ô tô tự lái. | **Đề nghị:**  **Sửa đổi khoản 2 Điều 140** như sau:  *2. Đơn vị kinh doanh cho thuê xe tự lái phải có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh~~, trong đó có ngành nghề cho thuê xe ô tô tự lái.~~*  **Lý do:**  Theo quy định của pháp luật hiện hành (Luật Doanh nghiệp), Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh không ghi ngành, nghề đăng ký kinh doanh. Vì vậy quy định trên chưa phù hợp với Luật Doanh nghiệp. |
| **12** | **Điều 141. Dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ**  2. Tổ chức, cá nhân kinh doanh dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ phải có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh, trong đó có ngành nghề cứu hộ giao thông đường bộ. | **Đề nghị:**  **Sửa đổi khoản 2 Điều 141** như sau:  *2. Tổ chức, cá nhân kinh doanh dịch vụ cứu hộ giao thông đường bộ phải có Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh, ~~trong đó có ngành nghề cứu hộ giao thông đường bộ.~~*  **Lý do:**  Theo quy định của pháp luật hiện hành (Luật Doanh nghiệp), Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh không ghi ngành, nghề đăng ký kinh doanh. Vì vậy quy định trên chưa phù hợp với Luật Doanh nghiệp. |
| **13** | Dự thảo Nghị định hiện chưa có những quy định cụ thể về điều kiện kinh doanh đối với các doanh nghiệp kinh doanh vận tải cung cấp phần mềm ứng dụng hỗ trợ kết nối vận tải.  **Đề nghị**:  Bổ sung các quy định riêng về điều kiện kinh doanh cho loại hình kinh doanh vận tải này.  **Lý do:**   * Các doanh nghiệp này tham gia vào chuỗi cung ứng vận tải và ngày càng đóng vai trò quan trọng trong thị trường kinh doanh vận tải của cả nước. Bản chất mô hình kinh doanh vận tải của các doanh nghiệp này hoàn toàn khác với các đơn vị kinh doanh vận tải bằng ô tô truyền thống (không sở hữu phương tiện, lái xe, bến bãi…). Do đó, nếu áp các quy định về điều kiện kinh doanh của mô hình kinh doanh vận tải bằng ô tô lên hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp này là không phù hợp. * Các ứng dụng đặt xe hiện nay vốn đã được quy định tại Nghị định 52/2013/NĐ-CP về thương mại điện tử. Tuy nhiên, vì các ứng dụng này hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh vận tải, một ngành kinh doanh có điều kiện và đặc thù liên quan đến an ninh và an toàn công cộng, nên các doanh nghiệp này cần chịu sự quản lý của các quy định pháp luật có liên quan. Tuy nhiên, Nhà nước cần có quy định cụ thể để hướng dẫn dịch vụ kinh doanh vận tải này nhằm đảm bảo tuân thủ pháp luật chuyên ngành và đảm bảo quyền lợi của người thuê vận tải, đồng thời tạo môi trường bình đẳng để các doanh nghiệp có thể hoạt động và phát triển. | |