

**TỔNG HỢP TIẾP THU, GIẢI TRÌNH KIẾN NGHỊ SỬA ĐỔI
CÁC NGHỊ ĐỊNH SỐ 65/2016/NĐ-CP, 10/2020/NĐ-CP, 119/2021/NĐ-CP**

I. NGHỊ ĐỊNH SỐ 65/2016/NĐ-CP

TT	Nghị định số 65/2016/NĐ-CP	Ý kiến kiến nghị	Tiếp thu, giải trình	Ghi chú
1	Điều 3. Giải thích từ ngữ (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 1 Điều 1 Nghị định số 138/2018/NĐ-CP) 1. Cơ sở đào tạo lái xe ô tô là cơ sở giáo dục nghề nghiệp thực hiện chức năng đào tạo nghề lái xe ô tô. 2. Xe tập lái dùng để đào tạo lái xe ô tô, được gắn 02 biển “TẬP LÁI” trước và sau xe theo mẫu quy định tại Phụ lục II Nghị định này, có thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe trên đường của học viên, có hệ thống phanh phụ được lắp đặt bảo đảm hiệu quả phanh, được bố trí bên ghế ngồi của giáo viên dạy thực hành lái xe, xe tập lái loại tải thùng có mui che mưa, che nắng, ghế ngồi cho học viên, có giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ còn hiệu lực. 3. Xe sát hạch dùng để sát hạch lái xe, được gắn 02 biển “SÁT HẠCH” trước và sau xe, có hệ thống phanh phụ được lắp đặt bảo đảm hiệu quả phanh, có giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ còn hiệu lực.	1. Sở GTVT Hải Phòng Khoản 1 Điều 2. Giải thích từ ngữ: Cơ sở đào tạo lái xe ô tô là cơ sở giáo dục nghề nghiệp thực hiện chức năng đào tạo nghề lái xe ô tô. Đề nghị xem lại nội dung này vì thực tế tại các cơ sở đào tạo lái xe không chỉ thực hiện chức năng đào tạo nghề lái xe ô tô. mà còn thực hiện chức năng cung cấp dịch vụ đào tạo kỹ năng cho người có nhu cầu học lái xe để phục vụ các mục đích, hoạt động khác theo yêu cầu của người học 2. Sở GTVT Bắc Ninh, Kon Tum, Hải Phòng, Tuyên Quang Khoản 2 Điều 3 quy định Xe tập lái dùng để đào tạo lái xe ô tô phải có thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe trên đường của học viên. Tuy nhiên, trong chương trình học có nội dung học trong sân bãi không phải giám sát bằng thiết bị DAT, xe sát hạch không dùng để dạy lái xe trên đường. Nếu những xe này cũng phải lắp thiết bị DAT mới được cấp	1. Giải trình: Cơ sở đào tạo lái xe ô tô là cơ sở giáo dục nghề nghiệp thực hiện chức năng đào tạo nghề lái xe ô tô được quy định tại khoản 1 Điều 61 Luật Giao thông đường bộ. Vì vậy, Cục ĐBVN tiếp thu có ý kiến góp ý trong quá trình sửa đổi Luật GTĐB. 2. Về việc sử dụng thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe Tiếp thu một phần nội dung kiến nghị xây dựng dự thảo Thông tư như sau: 2. Xe tập lái dùng để đào tạo lái xe ô tô, được gắn 02 biển “TẬP LÁI” trước và sau xe theo mẫu quy định tại Phụ lục II Nghị định này; có hệ thống phanh phụ được lắp đặt bảo đảm hiệu quả phanh, được bố trí bên ghế ngồi của giáo viên dạy thực hành lái xe, có giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ còn hiệu lực; xe tập lái loại tải thùng có mui che mưa, che nắng, ghế ngồi cho học viên; xe tập lái trên sân tập lái và trên đường giao thông có thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học thực hành lái xe của học viên. Theo đó, quy định rõ việc lắp thiết bị, đồng thời sẽ sửa đổi Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT quy định việc giám sát học thực hành	

	4. Lưu lượng đào tạo là số lượng học viên lớn nhất mà cơ sở được phép đào tạo tại một thời điểm, được xác định bằng tổng số học viên đào tạo các hạng giấy phép lái xe, bao gồm cả học viên học lý thuyết và thực hành tại thời điểm xác định lưu lượng đào tạo. 5. Trung tâm sát hạch lái xe là cơ sở được xây dựng phù hợp với Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, cung cấp dịch vụ sát hạch lái xe và được phân loại như sau: a) Trung tâm sát hạch loại 1: Thực hiện sát hạch để cấp giấy phép lái xe các hạng A1, A2, A3, A4, B1, B2, C, D, E và các hạng F (FB2, FC, FD, FE); b) Trung tâm sát hạch loại 2: Thực hiện sát hạch để cấp giấy phép lái xe các hạng A1, A2, A3, A4, B1, B2 và hạng C; c) Trung tâm sát hạch loại 3: Thực hiện sát hạch để cấp giấy phép lái xe các hạng A1, A2, A3 và hạng A4.	phép xe tập lái, xe sát hạch thì sẽ gây lãng phí nguồn tiền đầu tư rất lớn mà không hiệu quả 3. Sở GTVT Bình Dương: Đề nghị yêu cầu Giấy đăng ký xe ghi rõ là xe tập lái	trên sân tập lái chỉ thực hiện giám sát về thời gian. 3. Giải trình: Theo quy định tại Mẫu số 10 ban hành kèm theo Thông tư số 15/2014/TT-BCA ngày 14/4/2014 của Bộ Công an, quy định danh mục Loại xe nhưng không dùng để ghi rõ “Mục đích sử dụng xe”; Vì vậy, trong quá trình kiểm tra điều kiện, để cấp Giấy phép xe tập lái, Sở GTVT căn cứ vào Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới	
2	Điều 6. Điều kiện về cơ sở vật chất kỹ thuật (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 2 Điều 1 Nghị định số 138/2018/NĐ-CP) 1. Hệ thống phòng học chuyên môn a) Bao gồm các phòng học lý thuyết và phòng học thực hành, bảo đảm số lượng, tiêu chuẩn kỹ thuật, nghiệp vụ chuyên môn	1. Sở GTVT Đà Nẵng Đề nghị điều chỉnh không yêu cầu tranh vẽ, hệ thống bảng biểu ở các phòng học Nghiệp vụ vận tải, Cầu tạo sửa chữa thông thường, Kỹ thuật lái xe. Lý do: Phòng học chuyên môn đã được trang bị màn hình, máy chiếu, laptop nên hình vẽ và bảng biểu có thể được chiếu lên màn hình, giảm những chi phí	Tiếp thu: sửa đổi tại dự thảo Nghị định: “1. Hệ thống phòng học chuyên môn: a) Phòng học lý thuyết: có các thiết bị công nghệ thông tin làm công cụ hỗ trợ việc giảng dạy về pháp luật giao thông đường bộ; Đạo đức, văn hóa giao thông, phòng chống tác hại của rượu, bia khi tham gia giao thông và phòng chống cháy nổ và cứu nạn, cứu hộ; trường hợp, các thiết bị công nghệ thông tin chưa mô tả hệ thống báo hiệu đường bộ, sa hình, phải có tranh vẽ .	

phù hợp với quy mô đào tạo theo quy định của Bộ Giao thông vận tải; b) Cơ sở đào tạo lái xe ô tô với lưu lượng 500 học viên trở lên phải có ít nhất 02 phòng học Pháp luật giao thông đường bộ và 02 phòng học Kỹ thuật lái xe; với lưu lượng 1.000 học viên trở lên phải có ít nhất 03 phòng học Pháp luật giao thông đường bộ và 03 phòng học Kỹ thuật lái xe; c) Phòng học Pháp luật giao thông đường bộ: Có thiết bị nghe nhìn (màn hình, máy chiếu), tranh vẽ hệ thống biển báo hiệu đường bộ, sa hình; d) Phòng học Cấu tạo và sửa chữa thông thường: Có mô hình cắt bỏ động cơ, hệ thống truyền lực; mô hình hệ thống điện; hình hoặc tranh vẽ sơ đồ mô tả cấu tạo và nguyên lý hoạt động của động cơ, hệ thống truyền lực, hệ thống treo, hệ thống phanh, hệ thống lái; đ) Phòng học Kỹ thuật lái xe: Có phương tiện nghe nhìn phục vụ giảng dạy (băng đĩa, đèn chiếu...); có hình hoặc tranh vẽ mô tả các thao tác lái xe cơ bản (điều chỉnh ghế lái, tư thế ngồi lái, vị trí cầm vô lăng lái...); có xe ô tô được kê kích bảo đảm an toàn để tập số nguội, số nóng (có thể bố trí ở nơi riêng biệt); có thiết bị mô phỏng để đào tạo lái xe e) Phòng học Nghiệp vụ vận tải: Có hệ thống bảng, biểu phục vụ giảng dạy nghiệp	không cần thiết cho cơ sở đào tạo lái xe. 2. Sở GTVT Hà Tĩnh, Quảng Bình Đề nghị quy định thiết bị mô phỏng trong môn học kỹ thuật lái xe có thể được đặt tại phòng riêng. Do yêu cầu diện tích phòng học lý thuyết không lớn trong khi cabin học lái xe chiếm nhiều diện tích.	b) Phòng Kỹ thuật ô tô: có các thiết bị công nghệ thông tin làm công cụ hỗ trợ việc giảng dạy về cấu tạo, sửa chữa thông thường và kỹ thuật lái xe; có mô hình cắt bỏ động cơ, hệ thống truyền lực và mô hình hệ thống điện; có trang bị đồ nghề chuyên dùng để hướng dẫn học sinh thực hành tháo lắp lốp, kiểm tra dầu xe, nước làm mát (có thể bố trí ở nơi riêng biệt); có xe ô tô được kê kích bảo đảm an toàn để tập số nguội, số nóng (có thể bố trí ở nơi riêng biệt); có thiết bị mô phỏng để đào tạo lái xe – cabin học lái xe (có thể bố trí ở nơi riêng biệt); trường hợp, các thiết bị công nghệ thông tin chưa có sơ đồ mô tả cấu tạo và nguyên lý hoạt động của động cơ, hệ thống truyền lực, hệ thống treo, hệ thống phanh, hệ thống lái, các thao tác lái xe cơ bản (điều chỉnh ghế lái, tư thế ngồi lái, vị trí cầm vô lăng lái...), phải có hình hoặc tranh vẽ; c) Cơ sở đào tạo lái xe ô tô bố trí số lượng phòng học lý thuyết và phòng học kỹ thuật ô tô phù hợp với lưu lượng và chương trình đào tạo; với lưu lượng dưới 500 học viên phải có ít nhất 2 phòng học; với lưu lượng từ 500 học viên đến 1000 học viên phải có ít nhất 04 phòng học; với lưu lượng 1.000 học viên trở lên phải có ít nhất 06 phòng học.”.
---	---	--

	vụ chuyên môn về vận tải hàng hóa, hành khách; có các tranh vẽ ký hiệu trên kiện hàng; g) Phòng học Thực tập bảo dưỡng sửa chữa: Có hệ thống thông gió và chiếu sáng, bảo đảm các yêu cầu về an toàn, vệ sinh lao động; nền nhà không rạn nứt, không trơn trượt; có trang bị đồ nghề chuyên dùng để bảo dưỡng sửa chữa; có tổng thành động cơ hoạt động tốt, hệ thống truyền động, hệ thống lái, hệ thống điện; có bàn tháo lắp, băng, bàn ghế cho giảng dạy, thực tập;			
	Điều 6. Điều kiện về cơ sở vật chất 2. Xe tập lái: a) Có xe tập lái các hạng thuộc quyền sử dụng hợp pháp của cơ sở đào tạo lái xe; được cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép xe tập lái; trường hợp cơ sở đào tạo có dịch vụ sát hạch lái xe, căn cứ thời gian sử dụng xe sát hạch vào mục đích sát hạch, được phép sử dụng xe sát hạch để vừa thực hiện sát hạch lái xe, vừa đào tạo lái xe nhưng số lượng xe sát hạch dùng để tính lưu lượng đào tạo không quá 50% số xe sát hạch sử dụng để dạy lái; d) Ô tô tải sử dụng để dạy lái xe các hạng B1, B2 phải có trọng tải từ 1.000 kg trở lên với số lượng không quá 30% tổng số xe tập lái cùng hạng của cơ sở đào tạo;	1. Sở GTVT Hải Phòng, Tuyên Quang Tại khoản 1 Điều 1 Nghị định số 138/2018/NĐ-CP sửa đổi bổ sung Nghị định số 65/2016/NĐ-CP: kiến nghị bổ sung quy định niên hạn sử dụng của xe ô tô tập lái hạng B1, B2 không quá 25 năm tính từ ngày sản xuất.	Tiếp thu: sửa đổi tại dự thảo Nghị định: b) Ô tô tải sử dụng để dạy lái xe các hạng B1, B2 phải có trọng tải từ 1.000 kg trở lên với số lượng không quá 30% tổng số xe tập lái cùng hạng của cơ sở đào tạo. Xe tập lái hạng B1, B2 và FB có niên hạn không quá 20 năm (tính từ năm sản xuất); xe tập lái hạng C và hạng FC có niên hạn không quá 25 năm (tính từ năm sản xuất); xe tập lái hạng D, E, FD và FE có niên hạn không quá 20 năm (tính từ năm sản xuất). ”.	
	d) Ô tô tải sử dụng để dạy lái xe các hạng B1, B2 phải có trọng tải từ 1.000 kg trở lên với số lượng không quá 30% tổng số xe tập lái cùng hạng của cơ sở đào tạo;	2. Sở GTVT Lai Châu Đề nghị quy định cụ thể “Sở Giao thông vận tải cấp giấy phép xe tập lái của cơ sở đào tạo trên các tuyến đường do địa phương quản lý” và trong Phụ lục VII “Được phép tập lái xe trên các tuyến đường do địa phương quản lý (ghi rõ tên QL TL	Giải trình: theo quy định hiện hành, xe tập lái khi tham gia giao thông đảm bảo điều kiện về người điều khiển (học sinh, giáo viên dạy thực hành lái xe, phương tiện tập lái (đáp ứng điều kiện tiêu chuẩn kỹ thuật) theo quy định; việc xe tập lái đi các tuyến đường thuộc các địa phương khác nhau, sẽ giúp người học lái xe xử lý được nhiều tình huống giao thông khác	

		thuộc địa phương đó quản lý)". Lý do: Hiện nay, trong Nghị định số 65/2016/NĐ-CP ngày 01/07/2016 của Chính phủ chỉ quy định "Sở Giao thông vận tải cấp giấy phép xe tập lái cho xe tập lái của cơ sở đào tạo do địa phương quản lý" nhưng không quy định về tuyến đường tập lái xe có do địa phương quản lý hay không. Do đó, có một số Sở Giao thông vận tải cấp giấy phép xe tập lái đi tất cả các tuyến đường không thuộc địa phương cấp phép quản lý đã tạo điều kiện cho cơ sở tuyển sinh, đào tạo tại có tuyến đường xe tập lái đi qua, gây ra mất trật tự trong quản lý đào tạo của địa phương khác	nghau. Vì vậy, quy định như Nghị định là phù hợp.	
	Ý kiến khác	1. Sở GTVT Ninh Bình Về giấy phép xe tập lái: đề nghị bổ sung quy định về thu hồi Giấy phép xe tập lái	Tiếp thu: sửa đổi tại Dự thảo Nghị định 3. Giấy phép xe tập lái bị thu hồi trong các trường hợp sau: a) Cấp cho xe ô tô tập lái không đủ điều kiện; b) Do người không có thẩm quyền cấp; c) Bị tẩy xóa, sửa chữa; để cho tổ chức, cá nhân khác sử dụng vào mục đích đào tạo lái xe; d) Cơ sở đào tạo lái xe giải thể hoặc bị thu hồi giấy phép đào tạo; đ) Do cơ quan có thẩm quyền cấp sai." c) Bổ sung khoản 4 vào Điều 11 như sau: "4. Cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép xe tập lái, thực hiện thu hồi theo trình tự	

			sau: a) Ban hành quyết định thu hồi, thông báo đến các cơ quan có liên quan để phối hợp thực hiện và công bố trên trang thông tin điện tử của cơ quan có thẩm quyền; b) Cơ sở đào tạo lái xe được cấp Giấy phép xe tập lái phải nộp lại giấy phép cho cơ quan cấp, đồng thời dừng sử dụng xe ô tô đã bị thu hồi giấy phép xe tập lái trong hoạt động giảng dạy ngay sau khi quyết định thu hồi giấy phép xe tập lái có hiệu lực.”.	
	Điều 7. Điều kiện về giáo viên 1. Có đội ngũ giáo viên dạy lý thuyết, thực hành đáp ứng tiêu chuẩn quy định tại Nghị định này. 2. Đảm bảo có ít nhất 01 giáo viên dạy thực hành lái xe trên 01 xe tập lái.	1. Sở GTVT Hải Phòng, Tuyên Quang Kiến nghị bổ sung nội dung “Đảm bảo có ít nhất 01 giáo viên dạy thực hành lái xe trên 01 xe tập lái. Giáo viên dạy thực hành được dạy nhiều xe tập lái trong cùng 01 khóa học nhưng không được trùng lặp thời gian dạy	Tiếp thu: bãi bỏ khoản 2 Điều 7	
3	Điều 8. Tiêu chuẩn giáo viên dạy lái xe, Giấy chứng nhận và thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận giáo viên dạy lái xe ô tô 1. Tiêu chuẩn chung: Giáo viên dạy lái xe phải đáp ứng tiêu chuẩn đối với nhà giáo dạy trình độ sơ cấp theo quy định của pháp luật về giáo dục nghề nghiệp; 2. Giáo viên dạy lý thuyết phải có bằng tốt nghiệp trung cấp trở lên một trong các chuyên ngành luật, công nghệ ô tô, công nghệ kỹ thuật ô tô, lắp ráp ô tô hoặc các ngành nghề khác có nội dung đào tạo	1. Sở GTVT Bắc Ninh, Lai châu, Quảng Bình, Sơn La - Khoản 1 Điều 8 quy định giáo viên dạy lái xe phải đáp ứng tiêu chuẩn đối với nhà giáo dạy trình độ sơ cấp theo quy định của pháp luật về giáo dục nghề nghiệp. Tuy nhiên, tiêu chuẩn đối với nhà giáo dạy trình độ sơ cấp theo thông tư 08/2017/TT-BLĐTBXH như sau: Có bằng tốt nghiệp trung cấp chuyên nghiệp 4 hoặc trung cấp nghề hoặc trung cấp trở lên, có	Tiếp thu ý 1, 2, 3 và 4: sửa đổi tại Dự thảo Nghị định như sau: 1. Tiêu chuẩn chung: Có chứng chỉ sư phạm dạy nghề dạy trình độ sơ cấp nghề hoặc chứng chỉ bồi dưỡng sư phạm bậc 1 hoặc chứng chỉ nghiệp vụ sư phạm dạy trình độ sơ cấp hoặc tương đương trở lên. 2. Giáo viên dạy lý thuyết phải có bằng tốt nghiệp trung cấp trở lên một trong các chuyên ngành luật, công nghệ ô tô, công nghệ kỹ thuật ô tô, lắp ráp ô tô hoặc các ngành nghề khác có nội dung đào tạo chuyên ngành ô tô chiếm 30% trở lên, giáo viên dạy môn Kỹ thuật lái xe	

	chuyên ngành ô tô chiếm 30% trở lên, giáo viên dạy môn Kỹ thuật lái xe phải có giấy phép lái xe tương ứng hạng xe đào tạo trở lên; 3. Giáo viên dạy thực hành lái xe đáp ứng các tiêu chuẩn sau: a) Có giấy phép lái xe hạng tương ứng hoặc cao hơn hạng xe đào tạo, nhưng không thấp hơn hạng B2; b) Giáo viên dạy các hạng B1, B2 phải có giấy phép lái xe đủ thời gian từ 03 năm trở lên, kể từ ngày trúng tuyển; giáo viên dạy các hạng C, D, E và F phải có giấy phép lái xe đủ thời gian từ 05 năm trở lên kể từ ngày trúng tuyển; c) Đã qua tập huấn về nghiệp vụ dạy thực hành lái xe theo chương trình do cơ quan có thẩm quyền ban hành và được cấp Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe theo mẫu quy định tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Nghị định này.	chuyên ngành đào tạo phù hợp với nghề giảng dạy hoặc có một trong các chứng chỉ kỹ năng nghề phù hợp với nghề giảng dạy để dạy trình độ sơ cấp sau: Chứng chỉ kỹ năng nghề quốc gia bậc 1 hoặc chứng nhận bậc thợ 3/7, 2/6 hoặc chứng nhận nghề nhân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương hoặc tương đương trở lên. Tiêu chuẩn này hiện nay không một giáo viên dạy lái xe nào đáp ứng được vì trong hệ thống nghề đào tạo quốc gia hiện nay không có ngành nghề nào có chuyên ngành phù hợp với nghề đào tạo lái xe ô tô. - Khoản 2 Điều 8 quy định giáo viên dạy lý thuyết phải có bằng tốt nghiệp trung cấp trở lên một trong các chuyên ngành luật, công nghệ ô tô, công nghệ kỹ thuật ô tô, lắp ráp ô tô hoặc các ngành nghề khác có nội dung đào tạo chuyên ngành ô tô chiếm 30% trở lên, giáo viên dạy môn Kỹ thuật lái xe phải có giấy phép lái xe tương ứng hạng xe đào tạo trở lên. Quy định này là không cần thiết vì các môn học lý thuyết lái xe ô tô không liên quan nhiều đến chuyên ngành Luật và ô tô. 2. Sở GTVT Hải Phòng: Đề nghị xem xét sửa đổi quy định tiêu chuẩn đối với giáo viên dạy	phải có giấy phép lái xe tương ứng hạng xe đào tạo trở lên; 3. Giáo viên dạy thực hành lái xe đáp ứng các tiêu chuẩn sau: a) Tốt nghiệp phổ thông trung học trở lên; b) Có giấy phép lái xe hạng tương ứng hoặc cao hơn hạng xe đào tạo, nhưng không thấp hơn hạng B2; c) Giáo viên dạy các hạng B1, B2 phải có giấy phép lái xe đủ thời gian từ 03 năm trở lên, kể từ ngày trúng tuyển; giáo viên dạy các hạng C, D, E và F phải có giấy phép lái xe đủ thời gian từ 05 năm trở lên kể từ ngày trúng tuyển; có 50.000 km lái xe an toàn trở lên; d) Đã qua tập huấn về nghiệp vụ dạy thực hành lái xe theo chương trình do cơ quan có thẩm quyền ban hành và được cấp Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe theo mẫu quy định tại Phụ lục VI ban hành kèm theo Nghị định này.	
--	---	---	---	--

		thực hành lái xe phải có chứng chỉ tin học, ngoại ngữ để phù hợp với các quy định hiện nay tại các Thông tư của Bộ Lao động, Thương binh, xã hội. 3. Sổ GTVT Yên Bái Cần quy định cụ thể tiêu chuẩn chung của giáo viên. 4. Sổ GTVT Ninh Bình Tại khoản 2 Điều 7. Điều kiện về giáo viên dạy lý thuyết: đề nghị quy định cụ thể trình độ của giáo viên dạy lý thuyết tương ứng với từng môn học.		
	Ý kiến khác	5. Sổ GTVT Ninh Bình Đề nghị bổ sung quy định về thu hồi Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe: hiện có nhiều giáo viên nhiều năm không dạy, không có trong danh sách của cơ sở đào tạo nhưng vẫn có tên trên phần mềm quản lý giáo viên	Tiếp thu: sửa đổi tại Dự thảo Nghị định 3. Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe bị thu hồi trong các trường hợp sau: a) Có hành vi gian lận trong tập huấn và kiểm tra để được Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe; b) Cấp cho người không đủ điều kiện; c) Do người không có thẩm quyền cấp; d) Bị tẩy xóa, sửa chữa; e) Để cho người khác sử dụng; g) Vi phạm các quy định của pháp luật về giao thông đường bộ để xảy ra tai nạn giao thông từ mức nghiêm trọng trở lên; nếu có nhu cầu cấp lại giấy chứng nhận phải được kiểm tra lại sau thời gian ít nhất 12 tháng kể từ ngày chấp hành xong quyết định xử lý của cơ quan có thẩm quyền với hình thức thu hồi, tước quyền sử dụng giấy phép lái	

			xe; h) Do cơ quan có thẩm quyền cấp sai. 4. Cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe, thực hiện thu hồi theo trình tự sau: a) Ban hành quyết định thu hồi, thông báo đến các cơ quan có liên quan để phối hợp thực hiện và công bố trên trang thông tin điện tử của cơ quan có thẩm quyền; b) Người được cấp Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe phải nộp lại giấy chứng nhận cho cơ quan cấp, đồng thời dừng tham gia giảng dạy ngay sau khi quyết định thu hồi Giấy chứng nhận có hiệu lực.”	
		6. Sở GTVT Quảng Bình Đề nghị xem xét bổ sung quy định về điều kiện, thủ tục chuyển giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe từ địa phương này sang địa phương khác	<i>Giải trình:</i> Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe được cấp cho người lái xe tham gia khóa tập huấn nghiệp vụ giáo viên dạy thực hành lái xe, sau khi đã hoàn thành kiểm tra và đạt kết quả theo quy định của Bộ GTVT; Theo đó, người có giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành có thể ký kết Hợp đồng lao động với bất kỳ cơ sở đào tạo lái xe trong phạm vi toàn quốc và thực hiện đầy đủ quyền và nghĩa vụ theo Hợp đồng đó. Vì vậy, việc xem xét bổ sung quy định về điều kiện, thủ tục chuyển chuyên là không phù hợp với các quy định hiện hành	
4	Điều 18. Điều kiện cơ sở vật chất Điểm c khoản 1: Số lượng xe cơ giới dùng để sát hạch: Sát hạch lái xe trong hình hạng A1, B1, B2 và C tối thiểu mỗi hạng 02 xe, các hạng	1. Sở GTVT Đà Nẵng Cần có quy định điều kiện năm sản xuất của xe ô tô dùng cho việc sát hạch lái xe. Lý do: Việc sử dụng ô tô cũ (chất lượng kém) dùng cho	<i>Tiếp thu:</i> sửa đổi tại Dự thảo Nghị định “c) Số lượng xe cơ giới dùng để sát hạch: Sát hạch lái xe trong hình hạng A1, B1, B2 và C tối thiểu mỗi hạng 02 xe, các hạng khác tối thiểu mỗi hạng 01 xe và không được sử dụng	

	khác tối thiểu mỗi hạng 01 xe và không được sử dụng vào mục đích kinh doanh khác; sát hạch lái xe trên đường tối thiểu mỗi hạng 01 xe. Xe sát hạch lái xe thuộc quyền sử dụng hợp pháp của tổ chức, cá nhân có trung tâm sát hạch lái xe	việc sát hạch lái xe gây mất an toàn trong sát hạch đồng thời ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng thực hiện bài thi sát hạch của học viên (mặc dù trước các kỳ sát hạch có kiểm tra, tuy nhiên qua 2 hoặc 3 vòng thi sát hạch thì có thể phát sinh lỗi kỹ thuật do xe đã qua nhiều năm sử dụng, độ bền kém).	vào mục đích kinh doanh khác; sát hạch lái xe trên đường tối thiểu mỗi hạng 01 xe. Xe sát hạch lái xe thuộc quyền sử dụng hợp pháp của tổ chức, cá nhân có trung tâm sát hạch lái xe. Xe sát hạch hạng B1, B2 và FB có niên hạn không quá 20 năm (tính từ năm sản xuất); Xe sát hạch hạng C và hạng FC có niên hạn không quá 25 năm (tính từ năm sản xuất); Xe sát hạch hạng D, E, FD và FE có niên hạn không quá 20 năm (tính từ năm sản xuất)."	
5	Ý kiến khác	1. Sở GTVT Hà Nội Đề nghị bổ sung quy định thu hồi giấy phép đào tạo lái xe và giấy chứng nhận TTSHLX đủ điều kiện hoạt động đối với trường hợp trong quá trình hoạt động tạm dừng hoạt động trên 24 tháng	<i>Giải trình:</i> Đề tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/5/2020 của Chính phủ ban hành Chương trình cắt giảm, đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh giai đoạn 2020 – 2025. Ngoài ra, thời gian vừa qua Chính phủ đã ban hành nhiều chính sách hỗ trợ doanh nghiệp khắc phục khó khăn do dịch covid 19. Với các lý do trên, việc xem xét bổ sung hình thức thu hồi Giấy phép đào tạo chưa phù hợp trong thời điểm này	
		2. Sở GTVT Hải Dương Thứ ba là việc quản lý đào tạo lái xe hiện nay chưa rõ ràng trách nhiệm của: Cơ sở đào tạo, cơ quan quản lý Nhà nước về dạy nghề, cơ quan quản lý Nhà nước về giao thông vận tải dễ dẫn đến chồng chéo, không rõ trách nhiệm, cụ thể:	<i>Giải trình:</i> Nghị định 65/2016/NĐ-CP quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe; theo đó, tại điểm a khoản 4 Điều 26 Nghị định đã quy định rõ trách nhiệm của Sở GTVT: Tổ chức thực hiện, thanh tra, kiểm tra việc tuân thủ các điều kiện	

		+ Luật Giáo dục nghề nghiệp quy định, cơ sở giáo dục nghề nghiệp tự chủ, tự chịu trách nhiệm trong tuyển sinh và quản lý người học; tự chủ trong các hoạt động thuộc các lĩnh vực tổ chức và nhân sự, tài chính và tài sản, đào tạo và công nghệ, hợp tác quốc tế, bảo đảm chất lượng đào tạo theo quy định của pháp luật; có trách nhiệm giải trình trước cơ quan nhà nước có thẩm quyền, người học và xã hội về tổ chức, quản lý hoạt động và chất lượng đào tạo của mình; + Về đào tạo nghề: Nghị định quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật giáo dục nghề nghiệp, tại địa phương Sở Lao động, Thương Binh và Xã hội giúp UBND tỉnh quản lý Nhà nước về giáo dục nghề nghiệp; + Về Nghị định điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo và sát hạch lái xe: Sở GTVT tổ chức thực hiện, thanh tra, kiểm tra việc tuân thủ các điều kiện quy định tại Nghị định này; chỉ đạo trung tâm sát hạch lái xe thực hiện sát hạch lái xe cho cơ sở đào tạo lái xe ô tô thuộc quyền quản lý. Trường hợp địa phương không có trung tâm sát hạch lái xe đủ điều kiện hoạt động thì tổ chức sát hạch tại địa phương khác;	quy định tại Nghị định này; chỉ đạo trung tâm sát hạch lái xe thực hiện sát hạch lái xe cho cơ sở đào tạo lái xe ô tô thuộc quyền quản lý. Trường hợp địa phương không có trung tâm sát hạch lái xe đủ điều kiện hoạt động thì tổ chức sát hạch tại địa phương khác. Đối với kiến nghị quy định rõ việc quản lý đào tạo lái xe, Cục ĐBVN tiếp thu, bổ sung rõ trách nhiệm của các cơ quan quản lý về hoạt động dạy nghề tại Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT.	
--	--	--	---	--

		3. Sở GTVT Hải Dương “Cá nhân, tổ chức bị xử phạt vi phạm hành chính, nếu trong thời hạn 01 năm, kể từ ngày chấp hành xong quyết định xử phạt hành chính khác hoặc từ ngày hết thời hiệu thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính mà không tái phạm thì được coi là chưa bị xử phạt vi phạm hành chính”. Ngoài ra, pháp luật xử lý vi phạm hành chính cũng có quy định về biện pháp xử phạt tương ứng như tình tiết tăng nặng hoặc các hình thức xử phạt cụ thể tại các Nghị định xử phạt của Chính phủ. Do vậy, đề nghị bãi bỏ quy định về việc thu hồi giấy phép, chứng chỉ hành nghề tại Điểm c Khoản 1 Điều 16 và Điểm c Khoản 1 Điều 24 Nghị định số 65/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ, vừa đáp ứng chủ trương xây dựng Chính phủ kiến tạo, tạo lập nền môi trường hành chính phục vụ sự phát triển của tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp	Giải trình: theo quy định tại điểm c, và điểm d khoản 9 Điều 37 của Nghị 100/2019/NĐ-CP Trung tâm sát hạch lái xe bị áp dụng tước quyền sử dụng Giấy chứng nhận Trung tâm sát hạch lái xe với nhiều các hành vi khác nhau; đó đó, không áp dụng quy định “Cá nhân, tổ chức bị xử phạt vi phạm hành chính, nếu trong thời hạn 01 năm, kể từ ngày chấp hành xong quyết định xử phạt hành chính khác hoặc từ ngày hết thời hiệu thi hành quyết định xử phạt vi phạm hành chính mà không tái phạm thì được coi là chưa bị xử phạt vi phạm hành chính”	
		4. Quảng Bình Đề nghị xem xét bổ sung quy định về điều kiện, thủ tục chuyển chuyên giáo viên dạy thực hành lái xe từ địa phương này sang địa phương khác	Giải trình: Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe được cấp cho người lái xe tham gia khóa tập huấn nghiệp vụ giáo viên dạy thực hành lái xe, sau khi đã hoàn thành kiểm tra và đạt kết quả theo quy định của Bộ GTVT; Theo đó, người có giấy chứng nhận	

			giáo viên dạy thực hành có thể ký kết Hợp đồng lao động với bất kỳ cơ sở đào tạo lái xe trong phạm vi toàn quốc và thực hiện đầy đủ quyền và nghĩa vụ theo Hợp đồng đó. Vì vậy, việc xem xét bổ sung quy định về điều kiện, thủ tục chuyên chuyên là không phù hợp với các quy định hiện hành	
--	--	--	---	--

II. NGHỊ ĐỊNH SỐ 10/2020/NĐ-CP

STT	Nội dung kiến nghị	Ý kiến tiếp thu/giải trình	Ghi chú
1	Sở GTVT Bắc Ninh		
1.1	Nghiên cứu, xem xét đề bổ sung quy định quản lý đối với mô hình Hợp tác xã dịch vụ kinh doanh vận tải bằng xe ô tô"	Nội dung này đề nghị Sở có văn bản gửi Bộ KHĐT để góp ý bổ sung vào Luật Hợp tác xã sửa đổi, bổ sung đang lấy ý kiến.	
1.2	Cần thiết phải đưa ra định danh đối với loại hình “xe ghép, xe tiện chuyển, xe limousine”; nghiên cứu, bổ sung quy định, chế tài xử lý vi phạm đối với loại hình này. Cần quy định thêm điều kiện hoạt động đối với loại hình vận tải hành khách bằng xe ô tô theo hợp đồng, taxi công nghệ để siết chặt công tác quản lý, tránh tình trạng “trá hình” với xe tuyến cố định, buýt, taxi truyền thống. Ngay lúc này cần phải có sự phối hợp chặt chẽ giữa các lực lượng chức năng trong việc tuần tra, kiểm soát và xử nghiêm vi phạm của các xe này."	- Hiện nay, tại Nghị định 100 đã có chế tài xử phạt đối với các trường hợp sử dụng “xe ghép, xe tiện chuyển, xe limousine” để kinh doanh vận tải nhưng không thực hiện theo đúng quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh. - Trong dự thảo Nghị định sửa đổi sẽ tiếp tục nghiên cứu sửa đổi, bổ sung quy định quản lý xe hợp đồng trá hình. Tuy nhiên, với vai trò quản lý nhà nước tại địa phương, đề nghị Sở GTVT có đề xuất cụ thể biện pháp quản lý để đảm bảo phù hợp với thực tế tại địa phương.	
1.3	Xem xét bỏ bớt điều kiện đối với các loại hình tuyến cố định, buýt, taxi truyền thống để nâng cao tính cạnh tranh lành mạnh. Xem xét xóa bỏ quy định về quy hoạch chi tiết tuyến vận tải hành khách cố định, đề xuất giao cho các Sở GTVT tỉnh, thành phố lập kế hoạch hằng năm và hiệp thương với nhau trên cơ sở văn bản thống nhất của bến xe hai đầu tuyến (về giờ xe xuất bến, số chuyến...) để giao cho doanh nghiệp, HTX đủ điều kiện, có nhu cầu khai thác."	Nhất trí sửa đổi theo hướng giao thẩm quyền Sở GTVT hai đầu tuyến xây dựng, điều chỉnh và cập nhật danh mục mạng lưới tuyến cố định liên tỉnh để làm	

		cơ sở cho các đơn vị KDVT đăng ký khai thác.	
1.4	Nghiên cứu bổ sung chính sách phát triển bến xe khách theo mô hình dịch vụ tổng hợp, tạo điều kiện thuận lợi về hành lang pháp lý cho các bến xe được dễ dàng tự kinh doanh hoặc liên kết với cá nhân, tổ chức để kinh doanh các loại hình dịch vụ khác để tăng doanh thu, nhất là đối với các bến xe do ngân sách nhà nước đầu tư."	Nội dung này đã có quy định đầy đủ, rõ ràng tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách.	
1.5	Nghiên cứu bổ sung thêm các quy định về xử lý trong hoạt động vận tải, nhất là vi phạm thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình trên phương tiện (ví dụ như tước phù hiệu trong một khoảng thời gian nhất định) đối với các lỗi vi phạm về thời gian làm việc của lái xe, không truyền dữ liệu hoặc truyền không đầy đủ; chạy sai hành trình; dừng đỗ sai quy định ...Bổ sung thêm quy định, chế tài đối với các vi phạm bị thu hồi (hoặc tước) phù hiệu, Giấy phép kinh doanh vận tải nhằm tránh trường hợp hôm trước thu hồi thì hôm sau lại đề nghị cấp lại. Bổ sung thêm các quy định để xử lý vi phạm trong việc duy trì điều kiện kinh doanh đối với đơn vị vận tải, bến xe khách (ví dụ như không cho tăng thêm xe, bổ sung thêm nốt tuyến trong một khoảng thời gian nhất định...)"	Nhất trí sửa đổi như sau: Sửa đổi, bổ sung khoản 10 Điều 22 như sau: "10. Đơn vị kinh doanh vận tải bị thu hồi phù hiệu, biển hiệu một trong các trường hợp sau đây: a) Thu hồi phù hiệu, biển hiệu đối với tất cả phương tiện của đơn vị kinh doanh vận tải khi đơn vị kinh doanh vận tải bị cơ quan có thẩm quyền áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng Giấy phép kinh doanh vận tải; b) Thu hồi phù hiệu, biển hiệu của phương tiện vi phạm đối với trường hợp khi trích xuất dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của mỗi phương tiện trong 01 tháng có từ 05 lần vi phạm tốc độ/1000 km xe chạy trở lên hoặc trong một ngày có từ 03 lần vi phạm tốc độ trở lên (không tính các trường hợp vi phạm tốc độ dưới 05 km/h);	

		c) Thu hồi phù hiệu của các xe ô tô kinh doanh vận tải theo tuyến cố định khi doanh nghiệp, hợp tác xã không hoạt động kinh doanh vận tải trên tuyến trong thời gian 60 ngày liên tục; d) Thu hồi phù hiệu, biển hiệu theo quy định tại điểm d khoản 7 Điều 19, điểm a khoản 12 Điều 20 của Nghị định này.”	
1.6	Đề nghị Cục Đăng kiểm Việt Nam xem xét, hướng dẫn bổ sung quy định cho phép các Trung tâm Đăng kiểm xe cơ giới thực hiện “cảnh báo” trên hệ thống của Cục Đăng kiểm Việt Nam đối với các phương tiện vi phạm bị thu hồi phù hiệu nhưng chủ xe không chấp hành nộp lại phù hiệu về Sở. Chỉ xem xét gỡ bỏ “cảnh báo” khi đơn vị vận tải, chủ xe đã khắc phục xong vi phạm (nộp lại phù hiệu xe vi phạm hoặc văn bản xác nhận phù hiệu xe bị hỏng, mất, hết hạn...)."	Nhất trí tiếp thu và bổ sung tại dự thảo	
1.7	Đề nghị Cục Đường bộ Việt Nam sớm nâng cấp máy chủ Hệ thống xử lý và khai thác sử dụng dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình, phần mềm quản lý bến xe và tạo lập, duy trì Hệ thống xử lý dữ liệu hình ảnh từ camera để nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác theo dõi, giám sát; rút ngắn thời gian tổng hợp báo cáo hàng tháng để đảm bảo tính kịp thời trong việc trích xuất, phân tích, tổng hợp dữ liệu phục vụ công tác quản lý, chấn chỉnh, xử lý vi phạm; Dữ liệu từ phần mềm quản lý bến xe phải được kết nối, liên thông giữa hai đầu bến nhằm siết chặt công tác quản lý."	Nhất trí tiếp thu, nội dung này hiện nay Bộ GTVT đang giao Cục ĐBVN xây dựng đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
1.8	Đề nghị có quy định, hướng dẫn rõ ràng hơn về việc thực hiện quy định về Lệnh vận chuyển điện tử, vé điện tử (ví dụ như quy định về đơn vị cung cấp hợp quy, phần mềm hợp quy; cấu trúc, định dạng phần mềm, đường truyền...) để các bến xe khách áp dụng triển khai thực hiện đồng bộ, hiệu quả.	Nhất trí nghiên cứu khi sửa đổi Thông tư 12/2020/TT-BGTVT.	
1.9	Đề nghị bổ sung quy định rõ ràng hơn về loại hình vận chuyển hành khách, hàng hóa nội bộ."	Nội dung này đã bổ sung vào dự thảo Luật Đường bộ, dự kiến	

		trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 5 năm 2023.	
2	Sở GTVT Bình Định		
2.1	Nâng cấp các hệ thống phần mềm để không phải nhập dữ liệu nhiều lần của 1 phương tiện "đề nghị Cục Đường bộ Việt Nam khôi phục và duy trì hoạt động phần mềm quản lý camera lắp trên xe ô tô (qlcamera.dr.vn.gov.vn) để phục vụ cho công tác tra cứu dữ liệu hoạt động của camera vì hiện nay để tra cứu hoạt động camera phải sử dụng website do các đơn vị vận tải cung cấp rất mất thời gian và nhiều bất cập trong quá trình tra cứu (như không xem được hình ảnh trực tuyến, có lúc không xác định camera có hoạt động hay không, phải liên hệ để đơn vị vận tải cung cấp tài khoản vào xem camera,...) "	Nhất trí tiếp thu, nội dung này hiện nay Bộ GTVT đang giao Cục ĐBVN xây dựng đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
2.2	Tại khoản 10 Điều 22 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 quy định đơn vị kinh doanh vận tải bị thu hồi phù hiệu, biên hiệu vi phạm đối với trường hợp khi trích xuất thiết bị GSHT của mỗi phương tiện trong 01 tháng cho thấy có từ 05 lần vi phạm tốc độ/1000 km xe chạy, việc xử lý thu hồi phù hiệu xe do vi phạm tốc độ nên quy định cụ thể về thời gian tối thiểu (đề xuất sau 1 tháng) đơn vị vận tải có xe bị thu hồi phù hiệu mới được phép nộp hồ sơ xin cấp lại phù hiệu của xe bị thu hồi phù hiệu trước đó để đảm bảo răn đe, giáo dục lái xe trong việc chấp hành quy định về tốc độ Kiến nghị: Cụ thể về thời gian thu hồi phù hiệu tối thiểu sau 01 tháng đơn vị vận tải mới được phép nộp hồ sơ xin cấp lại phù hiệu."	Nhất trí tiếp thu và bổ sung tại dự thảo.	
3	Sở GTVT Bình Phước		
	Vận tải chưa phát sinh nội dung bất cập		
4	Sở GTVT Đà Nẵng		
4.1	Tại Điểm b Khoản 10 Điều 22 “việc thu hồi phù hiệu đối với các đơn vị vận tải vi phạm tốc độ trong 01 tháng (có từ 5 lần trở lên vi phạm tốc độ/1000 km xe chạy)”. Đề nghị Cục Đường bộ Việt Nam có văn bản hướng dẫn và quy định cụ thể về thời gian (trong Nghị định không quy định) cấp lại phù hiệu nếu đơn vị vận tải đã chấp hành Quyết định của Sở GTVT nhằm thống nhất thực hiện ở tất cả các địa phương. Vì hiện nay, có địa phương thì cấp lại ngay, có địa phương thì sau 01 tháng mới cấp lại.	Nhất trí tiếp thu và bổ sung tại dự thảo.	

4.2	Đề nghị Cục Đường bộ Việt Nam chỉ đạo đơn vị liên quan rà soát cập nhật tốc độ tối đa cho phép trên các tuyến cao tốc mới trong dữ liệu thiết bị giám sát hành trình của Cục Đường bộ VN, đặc biệt tuyến cao tốc La Sơn - Túy Loan (vì hiện nay trong dữ liệu TBGSHT không đúng với thực tế).	Nhất trí tiếp thu, nội dung này hiện nay Bộ GTVT đang giao Cục ĐBVN xây dựng đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
4.3	Tại Điểm d khoản 3 Điều 34: “c) Trong trường hợp có từ 02 đơn vị kinh doanh vận tải trở lên hợp tác để cùng kinh doanh vận tải phải có hợp đồng hợp tác và có trụ sở chính hoặc trụ sở chi nhánh ở cùng địa phương”... Đề nghị trong nội dung hợp đồng phải thể hiện: Đơn vị chịu trách nhiệm trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe để vận chuyển hành khách, hàng hóa, quyết định giá cước vận tải và các nội dung theo quy định tại điểm a, điểm b và điểm c khoản này. Lý do: Hiện nay các đơn vị như Grab, Be... được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải tại thành phố Hồ Chí Minh và ký hợp đồng hợp tác với các đơn vị kinh doanh vận tải tại địa phương khác. Tuy nhiên các đơn vị này chỉ đặt trụ sở chính tại Hồ Chí Minh mà không có trụ sở chi nhánh tại các địa phương nơi hợp tác kinh doanh vì vậy gây khó khăn trong công tác quản lý.	Đối với nội dung này, đề nghị thực hiện theo đúng quy định hiện hành, quy định hiện nay đã thể hiện ít nhất phải có 1 đơn vị được cấp GPKD có trụ sở tại địa phương, đơn vị còn lại có thể tại địa phương hoặc ở địa phương khác (điều này phù hợp với Luật Doanh nghiệp, Luật đầu tư và Luật Dân sự). Theo quy định tại điểm d khoản 3 Điều 34: “d) Trong trường hợp có từ 02 đơn vị kinh doanh vận tải trở lên hợp tác để cùng kinh doanh vận tải phải có hợp đồng hợp tác, trong nội dung hợp đồng phải thể hiện: Đơn vị nào chịu trách nhiệm trực tiếp điều hành phương tiện, lái xe để vận chuyển hành khách, hàng hóa, quyết định giá cước vận tải và các nội dung theo quy	

		<i>định tại điểm a, điểm b và điểm c khoản này.”</i>	
4.4	Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT ngày 15/4/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cung cấp, quản lý và sử dụng dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô. Những điểm không phù hợp về dữ liệu camera, thiết bị giám sát hành trình (TBGSHT) lắp trên phương tiện: Quy định phương tiện kinh doanh vận tải phải lắp TBGSHT từ Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ, sau đến Nghị định số 10/2020/BĐ-CP ngày 17/01/2020 quy định các phương tiện: xe khách (có từ 09 chỗ ngồi trở lên, kể cả người lái xe), xe công ten nơ, xe đầu kéo phải lắp camera (đương nhiên các xe này đã lắp TBGSHT). Tuy nhiên khi xây dựng cơ sở dữ liệu quản lý phương tiện kinh doanh vận tải thuộc đối tượng lắp camera thì không đồng bộ được dữ liệu của phương tiện, đơn vị kinh doanh vận tải từ trang “gsht.dr.vn.gov.vn” với trang “qlcamera.dr.vn.gov.vn” do đó cùng một phương tiện đã nhập thông tin trên trang quản lý TBGSHT nay phải nhập lại từ đầu trên trang quản lý camera lắp trên phương tiện, rất mất thời gian đối với công tác quản lý này, trong khi hiện nay các Sở GTVT địa phương đang thực hiện chủ trương tinh giảm biên chế mà đầu công việc quản lý càng ngày càng tăng lên tạo áp lực rất lớn đối với cán bộ	Nhất trí tiếp thu, nội dung này hiện nay Bộ GTVT đang giao Cục ĐBVN xây dựng đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
5	Sở GTVT Điện Biên		
5.1	Sửa đổi, bổ sung Điều 4 - Điểm a, khoản 6: Đề nghị bổ sung quy định ... “Xe sử dụng để tăng cường là xe đã được cấp phù hiệu “XE TUYÊN CỐ ĐỊNH”, “XE HỢP ĐỒNG”, biển hiệu “XE Ô TÔ VẬN TẢI KHÁCH DU LỊCH” còn giá trị sử dụng.” đảm bảo phù hợp với quy định tại điểm b, khoản 6, Điều 4 và tạo điều kiện linh hoạt cho đơn vị điều động phương tiện tăng cường. - Điểm b, khoản 6: Đề nghị làm rõ căn cứ để dự báo các ngày cuối tuần có lượng khách tăng đột biến để đơn vị xây dựng kế hoạch thực hiện trong năm (căn cứ vào lượng khách năm trước liên hệ hay căn cứ vào dự báo?).	- Nội dung này đã rõ ràng và tạo điều kiện cho doanh nghiệp thực hiện. - Nội dung này đề nghị Sở GTVT chỉ đạo bến xe khách thực hiện thống kê và báo cáo tình hình biến động khách qua bến qua các năm để có số liệu dự báo và xây dựng kế hoạch.	
5.2	Sửa đổi, bổ sung Điều 5	Nội dung này, đề nghị Sở GTVT nghiên cứu Luật đấu thầu, tham khảo, học tập kinh	

	- Tại khoản 1: Đề nghị sửa đổi như sau: "...thì được đăng ký khai thác tuyến (đối với tuyến xe buýt không trợ giá)", được tham gia đấu thầu hoặc đặt hàng khai thác tuyến xe buýt (có trợ giá) trong danh mục mạng lưới tuyến đã công bố. - Đề nghị hướng dẫn rõ quy trình đấu thầu hoặc đặt hàng khai thác tuyến xe buýt tạo hành lang pháp lý để thực hiện đồng bộ, thống nhất trong cả nước.	nghiệm đang thực hiện tại Sở GTVT Hà Nội, TP Hồ Chí Minh để tổ chức thực hiện phù hợp với địa phương mình.	
5.3	Sửa đổi, bổ sung Điều 6 - Tại điểm c, khoản 1 quy định địa phương cấp phù hiệu dựa vào tổng thời gian hoạt động trong một tháng trên 70% rất khó theo dõi, quản lý. Do đó, nên quy định địa phương nào cấp giấy phép kinh doanh thì địa phương đó cấp phù hiệu, phương tiện hoạt động trên địa phương nào thì báo cáo địa phương đó và báo cáo Sở GTVT nơi cấp phù hiệu để nắm và theo dõi.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
5.4	Sửa đổi, bổ sung Điều 7 - Tại điểm c, khoản 1: Sửa đổi theo đề nghị tại mục 1.3 như trên; - Tại điểm d, khoản 3: Quy định này không có tính khả thi trong thực tế: việc xác định trùng lặp cả điểm đầu và điểm cuối quá 30% không có tác dụng để ngăn chặn xe hợp đồng trá hình, do lái xe sẽ chủ động thay đổi điểm đầu hoặc điểm cuối thường xuyên tránh trùng lặp 30%. - Tại khoản 5: Đề nghị quy định rõ việc trước khi thực hiện vận chuyển hành khách đơn vị phải cung cấp đầy đủ các nội dung tối thiểu của hợp đồng vận chuyển đến Sở GTVT được tính như thế nào? Thời gian thực hiện vận chuyển tính theo thời gian ghi trong hợp đồng hay thời gian thực tế đón khách?	Nội dung này dự kiến sửa đổi như sau: <u>Phương án 1:</u> “d) Trong thời gian một tháng, mỗi xe ô tô kinh doanh vận tải khách du lịch có điểm đầu và điểm cuối của chuyến đi không nằm trong phạm vi của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương không được thực hiện quá 30% tổng số chuyến của xe đó có điểm đầu trùng lặp và điểm cuối trùng lặp hoặc có hành trình trùng lặp; phạm vi trùng lặp điểm đầu, điểm cuối được tính theo địa giới hành chính của một đơn vị hành chính cấp xã	

		(phường); tổng số chuyến xe được tính theo chiều đi hoặc chiều về; việc xác định điểm đầu, điểm cuối trùng lặp được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe và hợp đồng vận chuyển đã ký kết hoặc bằng các biện pháp khác.” Phương án 2: “d) Trong thời gian một tháng, mỗi xe ô tô kinh doanh vận tải khách du lịch có điểm đầu và điểm cuối của chuyến đi không nằm trong phạm vi của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương không được thực hiện quá 30% tổng số chuyến của xe đó có điểm đầu trùng lặp và điểm cuối trùng lặp hoặc có hành trình trùng lặp; phạm vi trùng lặp điểm đầu, điểm cuối được tính theo địa giới hành chính của một đơn vị hành chính cấp huyện; tổng số chuyến xe được tính theo chiều đi hoặc chiều về; việc xác định điểm đầu, điểm cuối trùng lặp được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe và hợp đồng	
--	--	---	--

		vận chuyển đã ký kết hoặc bằng các biện pháp khác.”	
5.5	Sửa đổi, bổ sung Điều 8: Đề nghị hợp nhất vào Điều 7 do có nhiều nội dung trùng lặp giữa hai loại hình vận tải này.	Nội dung này đã bổ sung vào dự thảo Luật Đường bộ	
5.6	Sửa đổi, bổ sung Điều 9: Đề nghị bãi bỏ khoản 11 vì quy định nội dung này không cần thiết, khó quản lý.	Đây là một trong những nội dung trong chương trình chuyển đổi số ngành vận tải.	
5.7	Sửa đổi, bổ sung Điều 11. - Tại điểm b, khoản 3 đề nghị sửa đổi: “ Không sử dụng xe ô tô khách có giường nằm hai tầng để hoạt động trên các tuyến đường có cấp đường thấp hơn cấp 4 miền núi”, bởi theo quy định hiện tại, rất dễ gây hiểu lầm là chỉ không được hoạt động trên tuyến đường cấp V, cấp VI miền núi, các tuyến giao thông nông thôn vẫn được hoạt động. - Tại điểm c, khoản 3 đề nghị sửa đổi: “Sử dụng lái xe để điều khiển xe khách có giường nằm hai tầng: Phải có Giấy phép lái xe hạng tương ứng ít nhất 02 năm trở lên tính từ ngày trúng tuyển”.	- Quy định này chỉ hạn chế với các tuyến đường cấp V và cấp VI miền núi, không hạn chế đối với các tuyến giao thông nông thôn. - Nội dung này đề nghị giữ nguyên như hiện nay, quy định này đã ổn định và áp dụng từ năm 2014 đến nay.	
5.8	Sửa đổi, bổ sung Điều 13 Tại điểm b, điểm đ khoản 1: Đề nghị xem xét không tính niên hạn sử dụng của xe kinh doanh vận tải hành khách dựa trên cự ly hoạt động của tuyến, mà xem xét, tính toán áp chung cho các loại xe kinh doanh vận tải hành khách trên cơ sở số km được phép hoạt động trong vòng đời xe. Do thực tế nhiều xe hoạt động trên tuyến có cự ly dưới 300 km nhưng số Km hoạt động/ngày lớn hơn so với xe hoạt động trên tuyến có cự ly trên 300 km.	- Nội dung này đề nghị giữ nguyên như hiện nay, quy định này đã ổn định và áp dụng từ năm 2008 đến nay để đảm bảo an toàn và tính ổn định của dịch vụ vận tải cung cấp.	
5.9	Sửa đổi, bổ sung Điều 15 Tại khoản 2 đề nghị bổ sung: Danh sách hành khách vào thông tin bắt buộc phải gửi về Sở GTVT trước khi thực hiện hợp đồng vì thực tế do không bắt buộc gửi danh sách hành khách về Sở trước khi thực hiện hợp đồng, nên lái xe đối phó với lực lượng chức năng bằng việc đón khách dọc đường và ghi vào danh sách hành khách mang theo. Bên cạnh đó chưa có quy định việc số lượng hành khách thực tế trên xe ít hơn số lượng hành khách đã thông báo đến Sở GTVT thì xử lý như thế nào? Vì thực tế, những xe hợp đồng trả hình sẽ ghi số lượng khách đúng bằng khả năng vận chuyển của phương tiện (VD như: xe 45 chỗ ngồi, số lượng hành khách thường	Đối với các trường hợp cung cấp thông tin của hợp đồng vận chuyển không đúng, đề nghị xử lý theo quy định tại Điều 28 Nghị định 100/2019/NĐ-CP.	

	được đơn vị ghi trong hợp đồng là 45 người; khi kiểm tra thực tế chỉ 30 người thì không có chế tài xử lý hay chưa có quy định cụ thể về trách nhiệm của lái xe và doanh nghiệp).		
5.10	Sửa đổi, bổ sung Điều 19 - Tại điểm a, khoản 1 đề nghị sửa đổi, bổ sung: “Đơn vị kinh doanh vận tải nộp 01 bộ hồ sơ đề nghị cấp Giấy phép kinh doanh đến Sở Giao thông vận tải nơi đơn vị đặt trụ sở chính hoặc trụ sở chi nhánh...” - Tại điểm b, khoản 6 đề nghị sửa đổi, bổ sung: “ Không kinh doanh vận tải tất cả các loại hình trong giấy phép kinh doanh trong thời hạn từ 06 tháng trở lên kể từ ngày được cấp Giấy phép kinh doanh hoặc ngừng kinh doanh vận tải tất cả các loại hình trong giấy phép kinh doanh trong thời gian 06 tháng liên tục trở lên”. - Tại khoản 8 đề nghị sửa đổi: “....Sau khi hết thời hạn tước quyền sử dụng nếu đơn vị kinh doanh vận tải có nhu cầu tiếp tục tham gia kinh doanh vận tải thì phải có văn bản đề nghị trả lại Giấy phép kinh doanh vận tải và phải có thêm tài liệu chứng minh việc khắc phục vi phạm là nguyên nhân bị tước quyền sử dụng”. Điều này là phù hợp với việc tước quyền sử dụng các loại giấy tờ, chứng chỉ. Việc tước quyền sử dụng GPKD nên xem xét trả lại sau khi đã chấp hành xong thời hạn tước, khác hoàn toàn với việc Thu hồi GPKD.	- Nhất trí tiếp thu và sửa đổi tại dự thảo - Nhất trí tiếp thu và sửa đổi tại dự thảo - Nội dung này đã được bãi bỏ tại Nghị định 47/2022/NĐ-CP	
5.11	Sửa đổi, bổ sung Điều 20: - Tại khoản 5 đề nghị quy định rõ quy trình đăng ký khai thác tuyến đối với tuyến đã công bố; tuyến mới hoàn toàn; tuyến có hành trình A, B, C... như sau: (1) Đối với tuyến đã công bố: Thực hiện theo khoản 5, Điều 20 (yêu cầu tất cả các địa phương thống nhất thực hiện, bởi hiện nay đa số các Sở GTVT đều yêu cầu có văn bản xin ý kiến Sở đối lưu trước khi thông báo thành công cho đơn vị) (2) Đối với tuyến mới hoàn toàn: + Doanh nghiệp, hợp tác xã gửi 01 bộ hồ sơ đăng ký khai thác tuyến về Sở Giao thông vận tải nơi đã cấp Giấy phép kinh doanh cho đơn vị trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến của Bộ Giao thông vận tải (không nhận hồ sơ gửi trực tiếp đến cơ quan quản lý tuyến hoặc hồ sơ gửi qua đường bưu điện); + Trong thời hạn 02 ngày làm việc kể từ ngày nhận hồ sơ, Sở Giao thông vận tải phải kiểm tra hồ sơ. Trường hợp hồ sơ cần sửa đổi, bổ sung, Sở Giao thông vận tải nơi tiếp nhận hồ sơ thông báo trực tiếp trên hệ thống dịch vụ công nội dung cần sửa đổi, bổ sung đến doanh nghiệp, hợp tác xã; Trong thời gian 02 ngày làm việc kể từ ngày nhận thông báo sửa đổi, bổ sung của Sở Giao thông vận tải, doanh nghiệp, hợp tác xã phải hoàn thiện và cập nhật hồ sơ lên hệ thống dịch vụ công trực tuyến. Trường hợp quá 02 ngày làm việc kể từ ngày nhận thông báo, doanh nghiệp, hợp tác xã	Nghiên cứu, sửa đổi đảm bảo tính thống nhất của các quy định tại điều này theo hướng tạo điều kiện thuận lợi cho DN, đồng thời có biện pháp xử lý đối với các trường hợp đã đăng ký nhưng không thực hiện hoặc thực hiện không đầy đủ.	

không hoàn thiện, bổ sung đủ hồ sơ thì hồ sơ được coi là không hợp lệ, Sở Giao thông vận tải tiếp tục kiểm tra hồ sơ tiếp theo theo thứ tự thời gian nộp trên hệ thống dịch vụ công; + Trong thời hạn tối đa 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận đủ hồ sơ đúng theo quy định, Sở Giao thông vận tải nơi tiếp nhận hồ sơ có văn bản gửi Sở Giao thông vận tải đầu tuyến bên kia để lấy ý kiến. Trong thời hạn tối đa 05 ngày làm việc kể từ ngày nhận được văn bản lấy ý kiến, Sở Giao thông vận tải được xin ý kiến phải có văn bản trả lời. Hết thời hạn trên nếu không có văn bản trả lời thì coi như đã đồng ý. + Trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận được văn bản trả lời của Sở đối lưu (trong trường hợp có văn bản trả lời hoặc hết 05 làm việc mà Sở đối lưu không có văn bản trả lời), Sở Giao thông vận tải nơi tiếp nhận hồ sơ ban hành Thông báo đăng ký khai thác tuyến thành công (bằng văn bản) và trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến gửi doanh nghiệp, hợp tác xã, Sở Giao thông vận tải đầu tuyến bên kia (đối với tuyến vận tải khách cố định liên tỉnh), bến xe hai đầu tuyến để phối hợp quản lý theo mẫu quy định tại Phụ lục IV của Nghị định này. Trường hợp có nhiều hồ sơ cùng đăng ký trùng tuyến và trùng giờ xuất bến, Sở Giao thông vận tải xử lý hồ sơ theo thứ tự thời gian nộp hồ sơ của doanh nghiệp, hợp tác xã trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến, đơn vị nộp trước được kiểm tra, xử lý trước. (3) Đối với tuyến có hành trình A, B, C...: Đề nghị bổ sung quy trình đăng ký khai thác tuyến đối với tuyến có hành trình A đã được công bố, mà đơn vị đề nghị bổ sung thêm hành trình B, C... - Khoản 6: Đề nghị sửa đổi, bổ sung quy định đối với những trường hợp đơn vị đưa phương tiện đã được cấp phù hiệu/tuyến để thực hiện nốt/tuyến mới được chấp thuận (1 xe được cấp phù hiệu 2 tuyến), tuy nhiên trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến của Bộ GTVT vẫn bôi trắng (do thông báo quá 60 ngày, đơn vị không phát sinh thủ tục đề nghị cấp phù hiệu đối với nốt/tuyến mới được chấp thuận). - Khoản 7: + Tại điểm a: Đề nghị làm rõ nội dung "...chỉ được phép ngừng hoạt động sau khi đã niêm yết tại bến xe hai đầu tuyến tối thiểu 15 ngày", quy định rõ thời gian tối đa là bao nhiêu ngày? (tránh trường hợp sau 15 ngày đơn vị vẫn thực hiện tuyến). + Tại điểm b: Đề nghị làm rõ thời điểm Sở GTVT cập nhật và công bố lại các nội dung theo quy định (sau khi đơn vị có thông báo ngừng khai thác hay sau 15 ngày hay tối đa bao nhiêu ngày kể từ ngày đơn vị gửi thông báo)... - Khoản 9: Đề nghị xem xét sửa đổi: + Doanh nghiệp, hợp tác xã bị đình chỉ khai thác tuyến và phải nộp lại phù hiệu cho cơ quan cấp đối với những nốt/tuyến mà đơn vị chỉ hoạt động dưới 50% số chuyến xe được chấp thuận/tháng.	
---	--

	Quy định này nhằm ngăn chặn tình trạng đơn vị đưa phương tiện vào khai thác 01 đến 02 chuyến/30 chuyến/tháng để tránh bị xử lý không khai thác quá 60 ngày liên tục. + Doanh nghiệp, hợp tác xã bị đình chỉ khai thác tuyến, sau 30 ngày kể từ ngày Sở GTVT ra quyết định đình chỉ, nếu doanh nghiệp, hợp tác xã không thực hiện đưa xe vào khai thác từ 50% trở lên ở tháng tiếp theo thì Thông báo đăng ký khai thác tuyến thành công không còn hiệu lực. Quy định này nhằm ngăn chặn tình trạng Sở GTVT ban hành Quyết định đình chỉ khai thác tuyến nhưng sau một thời gian dài đơn vị vẫn không đưa phương tiện vào khai thác, Sở GTVT không có căn cứ thu hồi Thông báo đăng ký khai thác tuyến thành công để các đơn vị khác có nhu cầu đăng ký khai thác.		
5.12	Sửa đổi, bổ sung Điều 22 - Khoản 6 đề nghị quy định rõ trường hợp: Nếu đơn vị chấm dứt hợp đồng thuê phương tiện, hoặc bán, chuyển sang đơn vị khác thì phải trả lại phù hiệu và có văn bản gửi Sở GTVT để làm căn cứ quản lý. - Tại khoản 7: Đề nghị làm rõ về thời gian thu hồi Phù hiệu là bao nhiêu ngày đối với trường hợp có Quyết định thu hồi của cơ quan quản lý tuyến về trường hợp khi trích xuất dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của mỗi phương tiện trong 01 tháng cho thấy có từ 05 lần vi phạm tốc độ/1000 km xe chạy (không tính các trường hợp vi phạm tốc độ từ 05 km/h trở xuống). - Tại điểm a, khoản 9: Đề nghị sửa đổi: Sở Giao thông vận tải ủy quyền cho đơn vị vận tải tự chịu trách nhiệm dán phù hiệu, biển hiệu lên xe ô tô (khi áp dụng dịch vụ công cấp 4 thì không thể Sở tự dán được)	- Nhất trí tiếp thu và sửa tại dự thảo - Nhất trí tiếp thu và sửa tại dự thảo - Nội dung này đã giao Sở GTVT tổ chức thực hiện, vì vậy việc ủy quyền cho đơn vị vận tải dán thuộc thẩm quyền của Sở.	
5.13	- Tại điểm d, khoản 3, Điều 7 Nghị định 10/2020/NĐ-CP quy định: “Trong thời gian một tháng, mỗi xe ô tô không được thực hiện quá 30% tổng số chuyến của xe đó có điểm đầu trùng lặp và điểm cuối trùng lặp, phạm vi trùng lặp được tính tại một địa điểm hoặc tại nhiều địa điểm nằm trên cùng một tuyến phố (một tuyến đường), ngõ (hẻm) trong đô thị; việc xác định điểm đầu, điểm cuối trùng lặp được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe và hợp đồng vận chuyển đã ký kết”. Hiện nay trên trang Hệ thống GSHT đã có phân loại hình phương tiện, nhằm thuận tiện cho việc rà soát, kiểm tra, xử lý. Cục ĐBVN cần nghiên cứu nâng cấp hệ thống GSHT để truy xuất được dữ liệu điểm đầu, điểm cuối trùng lặp trên tổng số chuyến của xe trong thời gian một tháng và có thông báo, cảnh báo trực tiếp trên hệ thống đối với các phương tiện kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng mà Sở GTVT đã phân loại, làm cơ sở xử lý các trường hợp phương tiện kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng vi phạm quy định theo điểm r khoản 4 Điều 28 Nghị định số 100/2019/NĐ-CP của Chính phủ.	Nội dung này dự kiến được sửa đổi, bổ sung như nội dung giải trình phần trên.	

6	Sở GTVT Gia Lai		
6.1	Xem xét bổ sung quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP về xử lý đình chỉ khai thác tuyến đối với doanh nghiệp, hợp tác xã thực hiện dưới 70% số chuyến xe theo biểu đồ chạy xe trên tuyến đã được phê duyệt.	Nhất trí tiếp thu và sửa đổi tại dự thảo.	
6.2	Xem xét bổ sung quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP về xử lý thu hồi phù hiệu đối với trường hợp phương tiện có người lái xe vi phạm thông tin thông qua thiết bị giám sát hành trình; thu hồi phù hiệu đối với trường hợp trong tháng không truyền dữ liệu về hệ thống của Cục đường bộ Việt Nam.	Các trường hợp vi phạm không truyền dữ liệu bị xử lý tại Nghị định 100/2019/NĐ-CP.	
6.3	Xem xét, sửa đổi điểm d khoản 3 Điều 7 của Nghị định số 10/2020/NĐ-CP theo hướng trùng lặp về hành trình thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe; đồng thời bổ sung quy định thu hồi phù hiệu khi vi phạm quy định này.	Nội dung này đề nghị xử lý theo Nghị định 100/2019/NĐ-CP.	
6.4	Xem xét sớm có hướng dẫn truyền dữ liệu lệnh vận chuyển đổi của các đơn vị không sử dụng phần mềm lệnh điện tử vẫn chưa thực hiện được.	Nhất trí nghiên cứu trong thời gian tới khi chính thức đưa phần mềm vào sử dụng.	
7	Sở GTVT Hà Giang		
7.1	Đề nghị xem xét bổ sung quy định về quản lý hoạt động vận tải xe điện 4 bánh có gắn động cơ sử dụng năng lượng điện hoặc động cơ xăng (thực tế là xe ô tô) để chở khách.	Nội dung này đang quy định tại dự thảo Luật Đường bộ.	
7.2	Đề nghị sớm ban hành hướng dẫn quản lý hoạt động vận tải nội bộ (kể cả vận chuyển người và hàng hóa) để có cơ sở thực hiện quản lý đối với hoạt động này.	Nội dung này đang quy định tại dự thảo Luật Đường bộ.	
7.3	Đề nghị sửa đổi nội dung điểm c khoản 1 Điều 6 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ như sau: "Trường hợp xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương nào thì phải thực hiện cấp phù hiệu địa phương đó..." đề nghị sửa lại "Trường hợp xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương nào thì phải thực hiện cấp phù hiệu địa phương đó..."	Điều 6 là điều quy định về xe taxi, toàn bộ các nội dung tại điều này chỉ điều chỉnh đối với xe taxi.	
7.4	Đề nghị sửa đổi điểm b Khoản 3 Điều 11 Nghị định 10/2020/NĐ-CP: "Không sử dụng xe ô tô khách có giường nằm 2 tầng để hoạt động trên các tuyến đường cấp V, VI miền núi" sửa thành "Không sử dụng xe ô tô khách giường nằm để hoạt động trên các tuyến đường cấp V, VI miền núi". Lý do: Thời gian vừa qua trên địa bàn tỉnh và một số tỉnh miền núi phát sinh nhiều xe giường nằm cải tạo từ xe ghế ngồi (46, 47 ghế) thành xe giường nằm 1 tầng (16-20 giường). Các phương tiện này đưa	Đề nghị có đánh giá tác động cụ thể, về nguyên tắc nếu xe 46, 47 ghế cải tạo xuống 16-20 giường nằm 1 tầng có thể độ an toàn sẽ cao hơn khi xe chở 46, 47 người.	

	vào khai thác kinh doanh vận tải khách trên những tuyến đường vùng cao, miền núi tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây mất trật tự an toàn giao thông trên tuyến.		
7.5	Đề nghị bổ sung thêm quy định tại Khoản 10 Điều 22 về các biện pháp xử lý đối với các hành vi vi phạm trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô như: xe hoạt động dưới 70% số chuyến, xe không truyền, lưu trữ dữ liệu từ TBGSHT, camera. Quy định rõ thời hạn thu hồi phù hiệu, biển hiệu, giấy phép kinh doanh vận tải để đảm bảo có sức răn đe, giáo dục (như quy định hiện nay việc xử lý còn quá nhẹ, hình thức (quy định cấp lại phù hiệu, biển hiệu bị thu hồi quá dễ dàng) dẫn đến các phương tiện thường xuyên vi phạm các quy định về hoạt động kinh doanh vận tải).	Nhất trí tiếp thu và bổ sung vào dự thảo theo các nội dung đã giải trình nêu trên.	
7.6	Đề nghị sớm xây dựng phần mềm quản lý lái xe, quản lý phương tiện, quản lý hợp đồng, quản lý lệnh vận chuyển theo quy định tại khoản 8 Điều 4, khoản 4 Điều 5, khoản 5 Điều 7, khoản 3 Điều 11, có kết nối vào hệ thống tra cứu phương tiện của Cục Đăng kiểm Việt Nam và tra cứu lái xe của Cục Đường bộ Việt Nam để nâng cao hiệu quả quản lý cũng như có chế tài đối với những lái xe, phương tiện vi phạm.	Nhất trí tiếp thu	
7.7	Đề nghị bổ sung: (1) Các chế tài quy định cụ thể, trách nhiệm cụ thể của các cơ quan chức năng, chính quyền địa phương trong việc xử lý vi phạm “xe dù, ben cóc, xe trá hình”; (2) Bổ sung cơ chế quản lý, xử lý đối với loại hình “xe ghép, xe tiện chuyến” góp phần tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng trong hoạt động vận tải; (3) Bổ sung các công cụ quản lý trích xuất dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình trên hệ thống giám sát hành trình của Cục đường bộ như: Trích xuất phương tiện chạy đúng hành trình đã đăng ký; xe taxi hoạt động trên 70% tổng thời gian hoạt động trên một tháng tại địa phương; xe hợp đồng chạy không quá 30% tổng số chuyến có điểm đầu, điểm cuối, hành trình trùng lặp	(1) Đề nghị Sở GTVT có đề xuất nội dung cụ thể để đảm bảo phù hợp với địa phương (2) Loại hình “xe ghép, xe tiện chuyến” bản chất là kinh doanh không có phù hiệu, không có GPKDVT, đề nghị Sở GTVT có văn bản đề nghị Lực lượng Công an và chính quyền các địa phương kiểm tra, xử lý. (3) Nhất trí tiếp thu và thực hiện xây dựng khi có nguồn kinh phí.	
8	Sở GTVT Hà Nội		
8.1	Về 02 nội dung “(1) 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương của xe taxi (tiết c, mục 1, Điều 6, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP); (2) dữ liệu 30% tổng số chuyến của xe đó có điểm đầu trùng lặp và điểm cuối trùng lặp, phạm vi trùng lặp của xe hợp đồng (tiết c, mục 1, Điều 6, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP)” chưa thực hiện được vì lý do:	Nội dung này đang được nghiên cứu sửa đổi như giải trình ở các phần trên đảm bảo dễ thực hiện và phù hợp với thực tế.	

	(1) Các dữ liệu này chưa được tổng hợp trên Hệ thống giám sát; (2) Việc khai thác thủ công dữ liệu thiết bị chưa thể thực hiện được do số lượng dữ liệu lớn, nghiên cứu khai thác thực tế các dạng dữ liệu được trích xuất từ Hệ thống GSHT tại Sở Giao thông vận tải Hà Nội đến nay chưa đưa ra cách thức, phương pháp phù hợp để tổng hợp ra được số liệu nêu trên. Đề nghị Bộ Giao thông ban hành Thông tư hướng dẫn định lượng cụ thể về cách tổng hợp dữ liệu thủ công để ra các chỉ tiêu nêu trên.		
8.2	Việc tổng hợp vi phạm thời gian làm việc của lái xe: hiện chưa thực hiện việc tổng hợp loại hình xe buýt và xe taxi nên hiện chưa xử lý được hành vi vi phạm này.	Đề nghị Sở GTVT Hà Nội kiểm tra, trích xuất dữ liệu và xử lý nghiêm đối với các trường hợp xe tuyến cố định, xe hợp đồng, du lịch và xe vận tải hàng hoá. Các trường hợp còn lại khi nào nâng cấp xong hệ thống sẽ tiếp tục có thông báo để xử lý theo quy định; không viện lý do và không chờ đến khi có đủ dữ liệu của xe buýt và taxi mới tiến hành xử lý đối với hành vi này.	
8.3	Việc thu hồi biển hiệu, phù hiệu vi phạm về tốc độ: hiện việc các dữ liệu vi phạm đã được tổng hợp đầy đủ, tuy nhiên việc xử lý thu hồi được rất ít khoảng (dưới 50% phù hiệu được thu hồi về Sở GTVT Hà Nội) có nhiều lý do khách quan như: chủ phương tiện đã bán xe, việc vi phạm tốc độ tại một số vị trí chưa cập nhật biển báo...tuy nhiên có một lý do chủ quan đó là: do số lượng vi phạm lớn (số lượng doanh nghiệp, phương tiện) dẫn đến việc gửi quyết định đến các doanh nghiệp chưa kịp thời, chưa có biện pháp khác ngăn chặn hành vi này...Để thực hiện xử lý nghiêm các trường hợp vi phạm cần nghiên cứu bổ sung sửa đổi về cách thức xử lý, biện pháp xử lý.	Nội dung này Sở GTVT Hà Nội là đơn vị trực tiếp quản lý, xử lý; nếu thấy vướng mắc đề nghị phải có đề xuất cụ thể biện pháp xử lý, không đề xuất chung chung.	
8.4	Việc xử lý vi phạm về hành trình chạy xe của xe chạy tuyến cố định: hành vi này chưa được phân tích, tổng hợp tự động dẫn đến việc tìm kiếm dữ liệu vi phạm về hành vi này là rất khó.	Nội dung này đã có chức năng trích xuất hành trình chi tiết trên hệ thống, đề nghị Sở GTVT tiếp tục trích xuất dữ liệu để kiểm tra, xử lý theo quy định. Về khó khăn trong việc trích xuất, đề nghị đánh giá khách quan, đề nghị Sở GTVT Hà Nội báo cáo trong	

		năm 2022 và đầu năm 2023, Sở đã bố trí bao nhiêu lượt cán bộ thực hiện trích xuất, trích xuất dữ liệu của bao nhiêu xe và đã xử lý được bao nhiêu trường hợp sai hành trình. Trong thời gian tới, Cục ĐBVN sẽ xây dựng hệ thống khi được bố trí nguồn kinh phí.	
8.5	Sửa việc thực hiện các nội dung trên tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP của Chính phủ theo hướng khi hạ tầng công nghệ thông tin đáp ứng việc phân tích, tổng hợp các chỉ tiêu giao các đơn vị có liên quan thực hiện (tạm thời dừng thực hiện vì không thực tế).	Trong thời gian chưa xây dựng được đầy đủ các hệ thống theo quy định, đề nghị Sở GTVT Hà Nội sử dụng những công cụ hiện có để theo dõi, giám sát và xử lý đối với các trường hợp vi phạm được tổng hợp từ các hệ thống.	
8.6	Đề nghị việc gửi Quyết định thu hồi phù hiệu thay vì gửi trực tiếp đến đơn vị chỉ cần gửi quyết định trên Phần mềm quản lý giám sát hành trình và được công bố trên website của Sở. Lý do: các lỗi vi phạm này đều có thể được trích xuất tại đơn vị vận tải, các đơn vị hoàn toàn biết trước các lỗi này tại đơn vị.	Nội dung này đã được sử dụng tại dự thảo theo hướng đảm bảo việc chấp hành quyết định xử lý vi phạm của đơn vị kinh doanh vận tải.	
8.7	Dừng kiểm định ô tô hoạt động kinh doanh không chấp hành quyết định hành chính của các Sở GTVT ban hành về việc thu hồi, biển hiệu và phù hiệu.		
8.8	Nghiên cứu bổ sung về chức năng tìm kiếm xe vi phạm về đi sai hành trình.	Nội dung này sẽ được nghiên cứu khi nâng cấp hệ thống.	
8.9	Cần quy định rõ về thực hiện xử lý thủ tục hành chính: Hiện nay việc thực hiện thủ tục hành chính được thực hiện online trên các trang web, việc này gặp nhiều khó khăn do bị lỗi hệ thống, lỗi mạng gây bất tiện cho cán bộ quản lý. Đề nghị phải có cơ chế thực hiện offline kết hợp với việc sử dụng online trên phương thức đồng bộ hóa các dữ liệu nhằm đảm bảo được tính khả thi về việc thực hiện các thủ tục hành chính đúng hạn.	Đây là khó khăn chung của các hệ thống trực tuyến hiện nay.	
8.10	Xây dựng phần mềm tiếp nhận thông tin về hợp đồng của đơn vị vận tải: chỉ cần tiếp nhận thông tin không cần thiết phải đính kèm.	Nội dung này sẽ được nghiên cứu khi xây dựng hệ thống	

8.11	Đề nghị tạm dừng việc lắp đặt cammera cho đến khi hoàn thiện khung pháp lý (chế tài và các hành vi vi phạm được phát hiện từ hệ thống cammera) và hệ thống tổng hợp các lỗi vi phạm nêu trên. Lý do: tránh xung đột pháp lý khi các quy định đã triển khai nhưng không có hướng dẫn phát hiện vi phạm và hệ thống tổng hợp thông tin lỗi vi phạm chưa được triển khai thực tế.	Việc lắp đặt camera trước hết là phục vụ công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải, quản lý an toàn giao thông, quản lý lái xe của đơn vị kinh doanh vận tải. Hiện nay chế tài và các hành vi vi phạm được phát hiện từ camera đã được quy định tại Nghị định 100.	
9	Sở GTVT Hà Tĩnh		
9.1	Đề nghị xem xét bổ sung quy định về quản lý hoạt động vận tải xe điện 4 bánh có gắn động cơ sử dụng năng lượng điện hoặc động cơ xăng (thực tế là xe ô tô) để chở khách.	Nội dung này đang quy định tại dự thảo Luật Đường bộ.	
9.2	Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô có hiệu lực từ 01/4/2020 nhưng đến nay chưa có hướng dẫn quản lý hoạt động vận tải nội bộ (kể cả vận chuyển người và hàng hóa), đề nghị sớm sửa đổi, bổ sung nội dung này để tăng cường quản lý hoạt động vận tải nội bộ.	Nội dung này đang quy định tại dự thảo Luật Đường bộ.	
9.3	Quy định việc thu hồi phù hiệu, biển hiệu xe vi phạm về tốc độ tại khoản 10 Điều 22 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô không có quy định thời hạn cụ thể, không có chế tài xử lý tiếp theo nên thiếu sức răn đe; đề nghị nghiên cứu sửa đổi theo hướng có quy định thời gian thu hồi và có chế tài xử lý cụ thể khi tái phạm (có thể thu hồi giấy phép kinh doanh).	Nhất trí tiếp thu và bổ sung vào dự thảo.	
9.4	Xem xét sửa đổi, bổ sung Điều 7 quy định về kinh doanh vận tải hành khách theo xe hợp đồng, theo hướng quản lý như đối với xe tuyến cố định	Đề nghị Sở GTVT có đề xuất nội dung quản lý cụ thể, không đề xuất chung chung và không có nội dung.	
10	Sở GTVT Hải Dương		
10.1	Đề nghị sửa đổi quy định cấp lại Phù hiệu khi bị thu hồi đối với trường hợp khi trích xuất dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của mỗi phương tiện trong 01 tháng cho thấy có từ 05 lần vi phạm tốc độ/1000 km xe chạy (không tính các trường hợp vi phạm tốc độ từ 05 km/h trở xuống) thành	Nội dung này, theo Luật xử lý vi phạm hành chính thì tước quyền sử dụng là hình thức xử phạt bổ sung của hình thức phạt	

	tước phù hiệu có thời hạn; cấp lại phù hiệu khi hết thời hạn bị tước quyền sử dụng phù hiệu hoặc khi phương tiện đã bán sang tên chủ sở hữu mới.	tiền, vì vậy không thể quy định tước phù hiệu tại Nghị định 10.	
10.2	- Đề giảm thời gian, phù hợp với việc giải quyết thủ tục hành chính theo cấp độ 3, cấp độ 4, tiết kiệm chi phí và tạo sự chủ động cho đơn vị kinh doanh vận tải đề nghị sửa quy định (điểm a khoản 9 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô) theo hướng Sở Giao thông vận tải thực hiện thẩm định, duyệt hồ sơ và trả kết quả đề nghị cấp đổi phù hiệu trên phần mềm quản lý vận tải của Bộ Giao thông vận tải; đơn vị kinh doanh vận tải tự in và dán phù hiệu trên xe kinh doanh vận tải của đơn vị mình theo quy định.	Về nội dung này, đây là nội dung quan trọng, vì vậy sẽ tiếp tục nghiên cứu và đánh giá kỹ lưỡng để sửa đổi, bổ sung trong thời gian tới.	
10.3	- Đề nghị bổ sung quy định tại Khoản 10 Điều 22 các biện pháp xử lý đối với các hành vi vi phạm trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô như: xe hoạt động dưới 70% số chuyến, xe không truyền, lưu trữ dữ liệu từ TBGSHT, camera, theo hướng quy định cụ thể về thời gian xử lý thu hồi phù hiệu, biển hiệu, giấy phép kinh doanh để có sức răn đe, giáo dục.	Hiện nay, các hành vi này đang được quy định tại Nghị định 100.	
10.4	- Nghiên cứu sớm xây dựng phần mềm quản lý lái xe, quản lý phương tiện, quản lý hợp đồng, quản lý lệnh vận chuyển theo quy định tại khoản 8 Điều 4, khoản 4 Điều 5, khoản 5 Điều 7, khoản 3 Điều 11, có kết nối vào hệ thống tra cứu phương tiện của Cục Đăng kiểm Việt Nam và tra cứu lái xe của Cục Đường bộ Việt Nam để nâng cao hiệu quả quản lý cũng như có chế tài đối với những lái xe, phương tiện vi phạm.	Nhất trí tiếp thu và báo cáo Bộ sớm bố trí nguồn kinh phí thực hiện	
10.5	- Theo quy định tại Nghị định 10, điều kiện để cấp phép hoạt động kinh doanh của xe hợp đồng đơn giản rất nhiều so với tuyến cố định, nhất là đối với đối tượng là hộ kinh doanh giống như loại hình kinh doanh vận tải hàng hóa thông thường. Cùng với sự tiện lợi trong khâu đưa đón nên hành khách thực sự có nhiều sự lựa chọn hơn nhưng lại tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn trong hoạt động kinh doanh vận tải. Trong khi đó, quy định về biện pháp xử lý đối với các trường hợp vi phạm điều kiện kinh doanh được quy định tại Nghị định 10 chỉ áp dụng đối với một số ít lỗi và mang tính nhắc nhở là chính (thu hồi giấy phép kinh doanh và phù hiệu không thời hạn nên không có giá trị pháp lý áp dụng thực tiễn cao). Vì vậy, đề nghị cần quy định chặt chẽ hơn đối với điều kiện kinh doanh và biện pháp xử lý vi phạm đối với vận tải hành khách bằng xe hợp đồng nói riêng và hoạt động kinh doanh vận tải nói chung.	Nhất trí tiếp thu và sửa đổi tại dự thảo. Tuy nhiên, để đảm bảo tính khả thi trong thực tế, đề nghị Sở đề xuất nội dung cụ thể, không đề xuất chung chung.	
10.6	- Theo quy định tại điểm d Khoản 3 Điều 7 Trong thời gian một tháng, mỗi xe ô tô vận chuyển hợp đồng không được thực hiện quá 30% tổng số chuyến của xe đó có điểm đầu trùng lặp và điểm cuối trùng lặp, phạm vi trùng lặp được tính tại một địa điểm hoặc tại nhiều địa điểm nằm trên cùng một tuyến phố (một tuyến đường), ngõ (hẻm) trong đô thị; việc xác định điểm đầu, điểm cuối trùng lặp được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe và hợp đồng vận chuyển đã	Theo quy định tại Điều 7, các nội dung này đã loại trừ, không tính đối với xe chở công nhân, học sinh do đặc thù của việc chở	

	ký kết. Đề nghị bổ sung quy định đối với xe chở công nhân, chuyên gia vì xe chở công nhân, chuyên gia sẽ có điểm đầu trùng lặp và điểm cuối trùng lặp.	công nhân, học sinh là lặp đi lặp lại hàng ngày.	
10.7	- Bỏ quy định “Trường hợp xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương nào thì phải thực hiện cấp phù hiệu địa phương đó; việc xác định tổng thời gian hoạt động được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe” do việc này hoàn toàn phụ thuộc vào nhu cầu đi lại của hành khách, không phụ thuộc vào yếu tố chủ quan của đơn vị kinh doanh vận tải, chưa kể đến trường hợp một số đơn vị kinh doanh vận tải taxi nằm tại vị trí giáp ranh giữa hai địa phương; thậm chí hiện nay chưa có công cụ để trích xuất, kiểm soát, xác định 70% tổng thời gian hoạt động.	Nội dung này do Hiệp hội taxi 3 miền, một số Sở GTVT, đặc biệt là Hà Nội đề xuất nhằm ngăn chặn tình trạng xe đăng ký tại các tỉnh khác nhưng mang về Hà Nội hoạt động gây khó khăn cho công tác quản lý và ùn tắc giao thông.	
10.8	- Đề nghị bỏ quy định về “Hợp đồng vận chuyển” do nội dung này hoàn toàn liên quan trách nhiệm giữa đơn vị kinh doanh vận tải với người thuê vận tải. Trong quá trình kinh doanh vận tải nếu vi phạm quy định, đơn vị kinh doanh vận tải hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật.	Nội dung này nhằm đảm bảo tính chặt chẽ trong việc phân định trách nhiệm của đơn vị vận tải và đảm bảo quyền lợi của hành khách.	
10.9	- Trong quá trình kiểm tra thực tế, đối với quy định đơn vị kinh doanh vận tải phải sử dụng lái xe, nhân viên phục vụ trên xe phải có chứng nhận tập huấn theo quy định, giấy chứng nhận tập huấn có thời hạn tối đa là 3 năm. Quy định này khiến các đơn vị kinh doanh vận tải gặp nhiều khó khăn, tốn kém trong việc tổ chức tập huấn để cấp giấy chứng nhận, đề nghị xem xét, điều chỉnh quy định sử dụng lái xe phải có chứng nhận tập huấn, vì:	Về nội dung này, kinh doanh vận tải là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, trong đó lái xe là chủ thể trực tiếp tham gia kinh doanh, đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ. Vì vậy, việc tập huấn cho lái xe để cập nhật, bổ sung các quy định về tổ chức quản lý vận tải là rất cần thiết, đồng thời cũng là trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải đối với người lao động.	
10.10	+ Theo quy định tại điểm c, khoản 1, Điều 67 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 “1. Doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phải có đủ các điều kiện sau đây: ... c) Bảo đảm số lượng lái xe, nhân viên phục vụ trên xe phù hợp với phương án kinh doanh và phải có hợp đồng lao động bằng văn bản; nhân viên phục vụ trên xe phải được tập		

	huấn nghiệp vụ kinh doanh vận tải, an toàn giao thông; không được sử dụng người lái xe đang trong thời kỳ bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật;...”. Chỉ quy định nhân viên phục vụ trên xe phải bắt buộc được tập huấn nghiệp vụ theo quy định Luật Giao thông đường bộ năm 2008; đối với lái xe kinh doanh vận tải trong chương trình đào tạo để cấp giấy phép lái xe đã được học, đào tạo (pháp luật giao thông đường bộ, cấu tạo sửa chữa thông thường, nghiệp vụ vận tải, đạo đức, văn hoá giao thông và phòng, chống tác hại của rượu bia khi tham gia giao thông,...), phần lớn nội dung trong chương trình tập huấn khung của Bộ GTVT người lái xe kinh doanh vận tải đã được đào tạo tại các Trung tâm đào tạo lái xe; vì vậy, đề nghị xem xét, điều chỉnh quy định sử dụng lái xe phải có chứng nhận tập huấn nghiệp vụ.		
10.11	- Đề nghị bổ sung quy định cụ thể tại Điểm b Khoản 3 Điều 5 về tổ chức đấu thầu, đặt hàng khai thác tuyến xe buýt trong danh mục mạng lưới tuyến	Nội dung này đề nghị thực hiện theo quy định của Luật Đấu thầu	
11	Sở GTVT Hải Phòng		
11.1	Khoản 5, Điều 7: Đề nghị thống nhất một đầu mối tiếp nhận nội dung Hợp đồng vận chuyển thông qua phần mềm của Bộ giao thông vận tải làm cơ sở khai thác chung để thuận lợi cho việc trích xuất dữ liệu phục vụ xử lý vi phạm của các phương tiện xe Hợp đồng, xe Du lịch khi vận tải khách theo tuyến cố định tránh hình giữa các địa phương.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
11.2	Điều 19: - Tại điểm b, khoản 6, Điều 19 đề nghị sửa đổi: “ Không kinh doanh vận tải tất cả các loại hình trong giấy phép kinh doanh trong thời hạn từ 06 tháng trở lên kể từ ngày được cấp Giấy phép kinh doanh hoặc ngừng kinh doanh vận tải từ một trong tất cả các loại hình trong giấy phép kinh doanh trong thời gian 06 tháng liên tục trở lên”.	Nội dung này sửa đổi theo hướng, đơn vị kinh doanh vận tải sẽ phải làm thủ tục để cấp lại giấy phép trong trường hợp có loại hình trong giấy phép không có xe hoạt động kinh doanh trong thời gian từ 6 tháng trở lên.	

11.3	Điều 20: - Tại khoản 3 Điều 20: đề nghị quy định Hồ sơ đăng ký khai thác tuyến đối với tất cả tuyến mới, tuyến đã công bố, tuyến thêm hành trình, lưu lượng... bao gồm: + Đăng ký khai thác tuyến theo mẫu quy định; + Bản sao Biên bản thống nhất giữa bến xe hai đầu tuyến với doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia khai thác tuyến. (Do Hệ thống dịch vụ công chỉ quy định thời gian giãn cách giữa các nốt trong cùng 01 tuyến nên đối với các tuyến đã công bố vẫn cần phải có biên bản thống nhất với bến xe để tránh ảnh hưởng giờ đến các tuyến khác hoạt động tại bến đó)	Việc đăng ký tuyến trên hệ thống DVC trực tuyến nhằm tạo thuận lợi cho đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, việc cạnh tranh giữa các xe trong tuyến thông qua chất lượng dịch vụ, an toàn, tin cậy. Vì vậy, hạn chế tối đa việc phát sinh các thủ tục không cần thiết.	
	- Tại khoản 5, Điều 20 đề nghị quy định quy trình đăng ký khai thác tuyến đối với tuyến đã công bố; tuyến mới chưa có trong Danh mục; tuyến bổ sung hành trình, lưu lượng: * Đối với tuyến mới và tuyến đã công bố: (1) Doanh nghiệp, hợp tác xã gửi 01 bộ hồ sơ đăng ký khai thác tuyến về Sở Giao thông vận tải nơi đã cấp Giấy phép kinh doanh cho đơn vị trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến của Bộ Giao thông vận tải (không nhận hồ sơ gửi trực tiếp đến cơ quan quản lý tuyến hoặc hồ sơ gửi qua đường bưu điện); (2) Trong thời hạn 02 ngày làm việc kể từ ngày đơn vị gửi hồ sơ trên hệ thống, Sở Giao thông vận tải phải kiểm tra hồ sơ. Trường hợp hồ sơ cần sửa đổi, bổ sung, Sở Giao thông vận tải nơi tiếp nhận hồ sơ thông báo trực tiếp trên hệ thống dịch vụ công nội dung cần sửa đổi, bổ sung đến doanh nghiệp, hợp tác xã; Trong thời gian 02 ngày làm việc kể từ ngày nhận thông báo sửa đổi, bổ sung của Sở Giao thông vận tải, doanh nghiệp, hợp tác xã phải hoàn thiện và cập nhật hồ sơ lên hệ thống dịch vụ công trực tuyến. Trường hợp quá 02 ngày làm việc kể từ ngày nhận thông báo, doanh nghiệp, hợp tác xã không hoàn thiện, bổ sung đủ hồ sơ thì hồ sơ được coi là không hợp lệ, Sở Giao thông vận tải tiếp tục kiểm tra hồ sơ tiếp theo theo thứ tự thời gian nộp trên hệ thống dịch vụ công;	Về nội dung này, theo quy định tại Nghị định 10, Sở GTVT phải công khai biểu đồ, giờ xuất bến đang có đơn vị khai thác và giãn cách chạy xe của toàn bộ các tuyến trên hệ thống dịch vụ công. Đơn vị kinh doanh vận tải chỉ cần đăng ký trực tuyến theo các thông tin do Sở GTVT đã công bố. Việc phát sinh thêm thủ tục phải lấy ý kiến đối với các thông tin do Sở GTVT đã công bố là không cần thiết và mất thời gian của các đơn vị liên quan.	
	(3) Trong thời hạn tối đa 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận đủ hồ sơ đúng theo quy định, Sở Giao thông vận tải nơi tiếp nhận hồ sơ có văn bản gửi Sở Giao thông vận tải đầu tuyến bên kia để lấy ý kiến (đối với tuyến liên tỉnh). Trong thời hạn tối đa 03 ngày làm việc kể từ ngày nhận được văn bản lấy ý kiến, Sở Giao thông vận tải được xin ý kiến phải có văn bản trả lời. Hết thời hạn trên nếu không có văn bản trả lời thì coi như Sở Giao thông vận tải được xin ý kiến đã đồng ý.		
	(4) Trong thời hạn 07 ngày làm việc kể từ ngày tiếp nhận đủ hồ sơ đúng theo quy định, Sở Giao thông vận tải nơi tiếp nhận hồ sơ ban hành Thông báo đăng ký khai thác tuyến thành công (bằng văn bản) và trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến gửi doanh nghiệp, hợp tác xã, Sở Giao thông vận		

	tải đầu tuyến bên kia (đối với tuyến vận tải khách cố định liên tỉnh), bến xe hai đầu tuyến để phối hợp quản lý theo mẫu quy định tại Phụ lục IV của Nghị định này. Trường hợp có nhiều hồ sơ cùng đăng ký trùng tuyến và trùng giờ xuất bến, Sở Giao thông vận tải xử lý hồ sơ theo thứ tự thời gian nộp hồ sơ của doanh nghiệp, hợp tác xã trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến, đơn vị nộp trước được kiểm tra, xử lý trước. (Việc lấy ý kiến của Sở GTVT đối lưu và 02 đầu bến xe là cần thiết đối với thủ tục đăng ký khai thác tuyến để tăng sự chặt chẽ trong công tác quản lý tuyến và tránh gây ảnh hưởng, tranh chấp trong hoạt động vận tải giữa các đơn vị. Đối với các tuyến đã công bố, nếu đơn vị chỉ cần đăng ký theo quy trình trong Nghị định 10 hiện tại, nghĩa là không cần văn bản thống nhất với bến xe và ý kiến của Sở đối lưu sẽ gây khó khăn trong công tác quản lý về sau của các Sở, các bến) * Đối với tuyến có hành trình A, B, C...: Đề nghị bổ sung quy trình đăng ký khai thác tuyến đối với tuyến có hành trình A đã được công bố, mà đơn vị đề nghị bổ sung thêm hành trình B, C,... (Theo quy trình trên Hệ thống dịch vụ công hiện tại thì doanh nghiệp phải đợi Sở GTVT báo cáo Bộ GTVT và đợi Bộ GTVT cập nhật bổ sung thêm hành trình trong Danh mục thì doanh nghiệp mới được đăng ký trên Hệ thống)		
	- Khoản 6, Điều 20: đề nghị làm rõ đối với những trường hợp đơn vị đưa phương tiện đã được cấp phù hiệu để thực hiện nốt/tuyến mới được chấp thuận, tuy nhiên trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến của Bộ GTVT vẫn bôi trắng (xóa nốt) do thông báo quá 60 ngày, đơn vị không phát sinh thủ tục đề nghị cấp phù hiệu đối với nốt/tuyến mới được chấp thuận (Ví dụ: đơn vị đang khai thác 01 nốt tuyến Vĩnh Niệm-Hung Yên, đã xin cấp phù hiệu cho 02 phương tiện để khai thác tuyến, về sau đơn vị được chấp thuận thêm 01 nốt, đơn vị đưa 01 phương tiện đã có phù hiệu khai thác nốt 2, tuy nhiên do không phát sinh thủ tục cấp phù hiệu trên hệ thống nên nốt 2 bị bôi trắng (xóa) sau 60 ngày. Hoặc trong quá trình làm thủ tục cấp phù hiệu cho nốt 2, do Hệ thống chỉ hiện tên tuyến không hiện nốt giờ nên nhiều đơn vị lại chọn nhầm sang thông báo chấp thuận của nốt 1 dẫn đến việc nốt 2 không phát sinh thủ tục cấp phù hiệu).	Nội dung này sẽ nghiên cứu để khắc phục	
	- Tại điểm b, khoản 7, Điều 20: đề nghị làm rõ thời điểm Sở GTVT cập nhật và công bố lại các nội dung theo quy định (sau khi đơn vị có thông báo ngừng hay sau 15 ngày hay tối đa bao nhiêu ngày kể từ ngày đơn vị gửi thông báo)...	Nhất trí tiếp thu và điều chỉnh	
	- Khoản 9, Điều 20: đề nghị xem xét sửa đổi: Doanh nghiệp, hợp tác xã bị đình chỉ khai thác tuyến và phải nộp lại phù hiệu cho cơ quan cấp đối với những nốt/tuyến mà đơn vị chỉ hoạt động dưới 50% số chuyến xe được chấp thuận/tháng (vì có trường hợp đơn vị chỉ chạy 01-02 chuyến/tháng rồi lại nghỉ đến tháng sau chạy vài chuyến);	Nhất trí tiếp thu và sửa đổi cụ thể tại dự thảo	

	- Đề nghị bổ sung quy định về việc tạm ngừng khai thác tuyến/nốt của đơn vị vận tải (tối đa trong bao lâu, gửi thông báo cho các bên nào, Sở GTVT có cần ra văn bản không?...).	Về nội dung này, tại thông báo gửi Sở và bến xe hai đầu tuyến đã có thời gian đề nghị ngừng do đơn vị kinh doanh vận tải đề xuất.	
11.4	Điều 22: - Khoản 6 Điều 22: đề nghị quy định rõ trường hợp: nếu đơn vị chấm dứt hợp đồng đối với phương tiện, hoặc bán, chuyển sang đơn vị khác thì phải có văn bản trả lại phù hiệu gửi Sở GTVT để quản lý.	Nhất trí tiếp thu và điều chỉnh tại dự thảo	
	- Khoản 10, Điều 22: Đề nghị làm rõ về thời gian thu hồi phù hiệu là bao nhiêu ngày đối với trường hợp Thu hồi phù hiệu, biển hiệu của phương tiện vi phạm khi trích xuất dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của mỗi phương tiện trong 01 tháng cho thấy có từ 05 lần vi phạm tốc độ/1000 km xe chạy (không tính các trường hợp vi phạm tốc độ từ 05 km/h trở xuống).	Nhất trí nghiên cứu sửa đổi	
11.5	Xem xét bỏ hoặc sửa đổi quy định về người điều hành vận tải của doanh nghiệp, hợp tác xã do không phù hợp với tình hình thực tế. Theo quy định hiện nay, người điều hành vận tải có thể được phép làm việc ở nhiều đơn vị vận tải khác nhau. Trên thực tế, số lượng đơn vị vận tải hàng hóa trên địa bàn là rất lớn, tuy nhiên số lượng cá nhân có bằng cấp chuyên môn về vận tải theo quy định lại rất ít. Do đó, đã xảy ra hiện tượng nhiều đơn vị vận tải không có người điều hành đủ điều kiện nhưng mượn hoặc thuê bằng cấp người điều hành của đơn vị khác để làm thủ tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải trên phần mềm dịch vụ công trực tuyến mức độ 4. Việc xác định người điều hành kê khai trong hồ sơ có thực chất làm việc tại doanh nghiệp đó hay không là không thể xác định, việc này chỉ xác định được bằng công tác hậu kiểm sau cấp giấy phép kinh doanh vận tải cho đơn vị. Về trình tự thủ tục hồ sơ thì Sở GTVT phải cấp giấy phép kinh doanh vận tải cho doanh nghiệp, tiềm ẩn nhiều nguy cơ trong công tác quản lý tại doanh nghiệp.	Nội dung này đang được quy định tại Luật GTĐB	
11.6	Xem xét bỏ quy định về phù hiệu XE ĐẦU KÉO hoặc quy định thống nhất 01 loại phù hiệu XE ĐẦU KÉO duy nhất dùng để chở công-ten-nơ và các hàng hóa khác (không tách riêng thành 02 loại phù hiệu XE CÔNG-TEN-NƠ và XE ĐẦU KÉO như hiện nay). Theo quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP, chỉ có các doanh nghiệp mới được cấp phép kinh doanh vận tải hàng hóa bằng công-ten-nơ, tuy nhiên các hộ kinh doanh khi được cấp phép kinh doanh vận tải hàng hóa bằng xe ô tô lại đủ điều kiện cấp phù hiệu xe đầu kéo. Về mặt kỹ thuật, phương tiện được cấp phù hiệu xe công-ten-nơ có kích thước, kết cấu tương tự phương tiện xe đầu kéo, trong khi đó các hộ kinh doanh có quy mô nhỏ, không có bộ phận quản lý, theo dõi các điều kiện về an toàn giao thông, dẫn đến	Nội dung này đang được quy định tại Luật GTĐB	

	nguy cơ mất an toàn giao thông khi phương tiện được cấp phù hiệu xe đầu kéo lưu thông trên đường.		
12	Sở GTVT Hậu Giang		
12.1	- Những quy định về quản lý xe taxi và xe công nghệ, xe hợp đồng dưới 9 chỗ chưa cụ thể dẫn tới việc các đơn vị vận tải lợi dụng kẽ hở vi phạm, xuất hiện tình trạng cạnh tranh không lành mạnh gây mất trật tự vận tải.	Đề nghị Sở GTVT Hậu Giang nghiên cứu, đề xuất nội dung cụ thể.	
12.2	- Giải thích từ ngữ cụ thể hơn về “Xe nội bộ” và hướng dẫn quản lý quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh đối với nội bộ (xe tải và xe khách).	Nội dung xe nội bộ đang được quy định tại dự thảo Luật Đường bộ	
12.3	-Việc thông thoáng trong khâu “tiền kiểm” qua giải quyết TTHC về cấp giấy phép kinh doanh vận tải, cấp phù hiệu vận tải, tạo gánh nặng trong khâu “hậu kiểm”.	Đề nghị Sở GTVT Hậu Giang nghiên cứu, đề xuất nội dung cụ thể.	
12.4	- Tại khoản 5, Điều 7: “...Từ ngày 01/01/2022 đơn vị kinh doanh vận tải theo hợp đồng thực hiện cung cấp đầy đủ các nội dung tối thiểu của hợp đồng vận chuyển qua phần mềm của Bộ GTVT” nhưng đến nay phần mềm vẫn chưa sẵn sàng để tiếp nhận báo cáo của các đơn vị. Khi phần mềm tiếp nhận hợp đồng vận chuyển của đơn vị vận tải chưa hoàn thiện, nên cho phép đơn vị vận tải gửi báo cáo, hợp đồng vận chuyển qua các hệ thống, phần mềm khác do các Sở GTVT tự trang bị.	Nhất trí tiếp thu và sửa đổi tại dự thảo.	
12.5	- Thiếu chế tài đối với việc đơn vị vận tải không gửi báo cáo định kỳ về sở theo quy định tại Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020, qua đó gây khó khăn trong việc xác định đơn vị vận tải còn hoạt động hay không, việc thanh lý, sử dụng phương tiện...	Nội dung này đã có chế tài xử lý tại Nghị định 100	
12.6	- Việc thu hồi phù hiệu vận tải theo Khoản 10, Điều 22, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP còn nhiều bất cập do không quy định cụ thể thời gian thu hồi là bao lâu mới được làm thủ tục cấp lại phù hiệu. Như hiện tại sau khi thu hồi phù hiệu, đơn vị kinh doanh vận tải làm thủ tục cấp lại liền thì thiếu tính răn đe.	Nhất trí tiếp thu và sửa đổi cụ thể tại dự thảo	
12.7	- Việc mở mới tuyến vận tải khách cố định tại khoản 3, Điều 20 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP được thực hiện trên hệ thống qlvt.mt.gov.vn với thời gian quy định là 03 ngày làm việc là không khả thi khi phải lấy ý kiến đầu tuyến đối lưu, cần có hướng dẫn cụ thể hơn để không làm trễ hạn thủ tục hành chính.	Tiếp tục nghiên cứu để đảm bảo tính phù hợp.	
12.8	- Khôi phục lại Hệ thống xử lý dữ liệu hình ảnh từ camera lắp trên xe ô tô kinh doanh vận tải sau thời gian hoạt động thí điểm trong năm 2022.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng	

		CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
13	Sở GTVT Huế		
13.1	a. Kiến nghị các giải pháp để tăng cường quản lý hoạt động kinh doanh vận tải, (đặc biệt là loại hình kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng) Lý do: Hiện nay khung pháp lý cho loại hình kinh doanh vận tải này đã được quy định tương đối đầy đủ tại Điều 7, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ và Mục 5, Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải và các Thông tư sửa đổi, bổ sung. Tuy nhiên, tại khoản 5, điều 6 của Nghị định số 10/2020/NĐ-CP có quy định: "...Từ ngày 01 tháng 01 năm 2022, đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng thực hiện cung cấp đầy đủ các nội dung tối thiểu của hợp đồng vận chuyển qua phần mềm của Bộ Giao thông vận tải." Quy định này nhằm tạo điều kiện cho cơ quan quản lý và các lực lượng tuần tra, kiểm soát như Cảnh sát giao thông, Thanh tra giao thông và các cơ quan liên quan khác nhanh chóng truy cập được các thông tin về hợp đồng vận chuyển khi cần, đồng thời để kiểm tra, xử lý các trường hợp vi phạm được nhanh chóng, kịp thời; song cho đến nay đã hơn một năm vẫn chưa thực hiện được, nên việc kiểm tra, xử lý các xe kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng liên tỉnh rất khó khăn. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải sớm hoàn thiện phần mềm để thực hiện việc chuyển hợp đồng vận chuyển trên Hệ thống nghiệp vụ quản lý vận tải đường bộ.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
12.2	b. Đề nghị khôi phục lại các điều kiện kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, vận tải khách du lịch bằng xe ô tô như Điều 18 của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ, về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, nhằm tạo hàng rào kỹ thuật và đảm bảo điều kiện tối thiểu về số đầu xe cũng như tổ chức của đơn vị kinh doanh vận tải để quản lý.	Đây là nội dung lớn, cần đánh giá tác động kỹ lưỡng trước khi quy định.	
12.3	- Đề nghị khôi phục hình thức xử lý giữ Phù hiệu xe vi phạm 30 ngày mới xét cấp lại như quy định tại Thông tư 10/2015/TT-BGTVT ngày 15/4/2015 của Bộ GTVT, quy định trách nhiệm và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô	Nhất trí nghiên cứu, bổ sung vào dự thảo	
13	Sở GTVT Hưng Yên		

13.1	Nghiên cứu, xem xét đề bổ sung quy định quản lý đối với mô hình Hợp tác xã dịch vụ kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.	Nội dung này đề nghị Sở có văn bản gửi Bộ KHĐT để góp ý bổ sung vào Luật Hợp tác xã sửa đổi, bổ sung đang lấy ý kiến.	
13.2	Cần thiết phải đưa ra định danh đối với loại hình “xe ghép, xe tiện chuyến, xe limousine”; nghiên cứu, bổ sung quy định, chế tài xử lý vi phạm đối với loại hình này. Cần quy định thêm điều kiện hoạt động đối với loại hình vận tải hành khách bằng xe ô tô theo hợp đồng, taxi công nghệ để siết chặt công tác quản lý, tránh tình trạng “trá hình” với xe tuyến cố định, buýt, taxi truyền thống. Ngay lúc này cần phải có sự phối hợp chặt chẽ giữa các lực lượng chức năng trong việc tuân tra, kiểm soát và xử nghiêm vi phạm của các xe này.	- Hiện nay, tại Nghị định 100 đã có chế tài xử phạt đối với các trường hợp sử dụng “xe ghép, xe tiện chuyến, xe limousine” để kinh doanh vận tải nhưng không thực hiện theo đúng quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh. - Trong dự thảo Nghị định sửa đổi sẽ tiếp tục nghiên cứu sửa đổi, bổ sung quy định quản lý xe hợp đồng trá hình. Tuy nhiên, với vai trò quản lý nhà nước tại địa phương, đề nghị Sở GTVT có đề xuất cụ thể biện pháp quản lý để đảm bảo phù hợp với thực tế tại địa phương.	
13.3	Xem xét bỏ bớt điều kiện đối với các loại hình tuyến cố định, buýt, taxi truyền thống để nâng cao tính cạnh tranh lành mạnh. Xem xét xóa bỏ quy định về quy hoạch chi tiết tuyến vận tải hành khách cố định, đề xuất giao cho các Sở GTVT tỉnh, thành phố lập kế hoạch hằng năm và hiệp thương với nhau trên cơ sở văn bản thống nhất của bến xe hai đầu tuyến (về giờ xe xuất bến, số chuyến...) để giao cho doanh nghiệp, HTX đủ điều kiện, có nhu cầu khai thác.	Nhất trí sửa đổi theo hướng giao thẩm quyền Sở GTVT hai đầu tuyến xây dựng, điều chỉnh và cập nhật danh mục mạng lưới tuyến cố định liên tỉnh để làm cơ sở cho các đơn vị KDVT đăng ký khai thác.	
13.4	Xem xét bổ sung thêm quyền hạn cho bến xe khách (ví dụ như trong việc tăng xe, tăng chuyến, đăng ký tuyến mới hoặc xử lý vi phạm của chủ xe...); Mục tiêu đề ra là xe khi hoạt động trên tuyến thì bắt buộc phải có Lệnh vận chuyển do bến xe cấp cho xuất bến, hạn chế tối đa tình trạng xe bỏ bến ra bến ngoài hoạt động.	Thẩm quyền quản lý tuyến là Sở GTVT, bến xe là doanh nghiệp đã được giao chức năng kiểm soát điều kiện của phương tiện, lái xe trước khi xuất bến. Trong	

		quá trình thực hiện, Sở GTVT có thể chỉ đạo bến xe cung cấp thông tin hoặc báo cáo tình hình hoạt động để có điều chỉnh phù hợp	
13.5	Nghiên cứu bổ sung chính sách phát triển bến xe khách theo mô hình dịch vụ tổng hợp, tạo điều kiện thuận lợi về hành lang pháp lý cho các bến xe được dễ dàng tự kinh doanh hoặc liên kết với cá nhân, tổ chức để kinh doanh các loại hình dịch vụ khác để tăng doanh thu, nhất là đối với các bến xe do ngân sách nhà nước đầu tư.	Nội dung này đã có quy định đầy đủ, rõ ràng tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách.	
13.6	Nghiên cứu bổ sung thêm các quy định về xử lý trong hoạt động vận tải, nhất là vi phạm thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình trên phương tiện(ví dụ như tước phù hiệu trong một khoảng thời gian nhất định) đối với các lỗi vi phạm về thời gian làm việc của lái xe, không truyền dữ liệu hoặc truyền không đầy đủ; chạy sai hành trình; dừng đỗ sai quy định ...Bổ sung thêm quy định, chế tài đối với các vi phạm bị thu hồi (hoặc tước) phù hiệu, Giấy phép kinh doanh vận tải nhằm tránh trường hợp hôm trước thu hồi thì hôm sau lại đề nghị cấp lại. Bổ sung thêm các quy định để xử lý vi phạm trong việc duy trì điều kiện kinh doanh đối với đơn vị vận tải, bến xe khách (ví dụ như không cho tăng thêm xe, bổ sung thêm nốt tuyến trong một khoảng thời gian nhất định...).	Nhất trí sửa đổi như sau: Sửa đổi, bổ sung khoản 10 Điều 22 như sau: “10. Đơn vị kinh doanh vận tải bị thu hồi phù hiệu, biển hiệu một trong các trường hợp sau đây: a) Thu hồi phù hiệu, biển hiệu đối với tất cả phương tiện của đơn vị kinh doanh vận tải khi đơn vị kinh doanh vận tải bị cơ quan có thẩm quyền áp dụng hình thức xử phạt tước quyền sử dụng Giấy phép kinh doanh vận tải; b) Thu hồi phù hiệu, biển hiệu của phương tiện vi phạm đối với trường hợp khi trích xuất dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của mỗi phương tiện trong 01 tháng có từ 05 lần vi phạm tốc độ/1000 km xe chạy trở lên hoặc trong một ngày có từ 03	

		lần vi phạm tốc độ trở lên (không tính các trường hợp vi phạm tốc độ dưới 05 km/h); c) Thu hồi phù hiệu của các xe ô tô kinh doanh vận tải theo tuyến cố định khi doanh nghiệp, hợp tác xã không hoạt động kinh doanh vận tải trên tuyến trong thời gian 60 ngày liên tục; d) Thu hồi phù hiệu, biển hiệu theo quy định tại điểm d khoản 7 Điều 19, điểm a khoản 12 Điều 20 của Nghị định này.”	
13.7	Đề nghị Cục Đăng kiểm Việt Nam xem xét, hướng dẫn bổ sung quy định cho phép các Trung tâm Đăng kiểm xe cơ giới thực hiện “cảnh báo” trên hệ thống của Cục Đăng kiểm Việt Nam đối với các phương tiện vi phạm bị thu hồi phù hiệu nhưng chủ xe không chấp hành nộp lại phù hiệu về Sở. Chỉ xem xét gỡ bỏ “cảnh báo” khi đơn vị vận tải, chủ xe đã khắc phục xong vi phạm (nộp lại phù hiệu xe vi phạm hoặc văn bản xác nhận phù hiệu xe bị hỏng, mất, hết hạn...).	Nhất trí tiếp thu và bổ sung tại dự thảo	
13.8	Đề nghị Cục Đường bộ Việt Nam sớm nâng cấp máy chủ Hệ thống xử lý và khai thác sử dụng dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình, phần mềm quản lý bến xe và tạo lập, duy trì Hệ thống xử lý dữ liệu hình ảnh từ camera để nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác theo dõi, giám sát; rút ngắn thời gian tổng hợp báo cáo hàng tháng để đảm bảo tính kịp thời trong việc trích xuất, phân tích, tổng hợp dữ liệu phục vụ công tác quản lý, chấn chỉnh, xử lý vi phạm; Dữ liệu từ phần mềm quản lý bến xe phải được kết nối, liên thông giữa hai đầu bến nhằm siết chặt công tác quản lý.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	

13.9	Đề nghị có quy định, hướng dẫn rõ ràng hơn về việc thực hiện quy định về Lệnh vận chuyển điện tử, vé điện tử (ví dụ như quy định về đơn vị cung cấp hợp quy, phần mềm hợp quy; cấu trúc, định dạng phần mềm, đường truyền...) để các bên xe khách áp dụng triển khai thực hiện đồng bộ, hiệu quả.	Nhất trí tiếp thu và sửa đổi khi sửa đổi Thông tư 12/2020/TT-BGTVT	
13.10	Đề nghị bổ sung quy định rõ ràng hơn về loại hình vận chuyển hành khách, hàng hóa nội bộ.	Nội dung này đã bổ sung quy định tại dự thảo Luật Đường bộ.	
14	Sở GTVT Kon Tum		
14.1	Xem xét bổ sung quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP về xử lý đình chỉ khai thác tuyến đối với doanh nghiệp, hợp tác xã thực hiện dưới 70% số chuyến xe theo biểu đồ chạy xe trên tuyến đã được phê duyệt.	Nhất trí nghiên cứu, bổ sung quy định	
14.2	Xem xét bổ sung quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP về xử lý thu hồi phù hiệu đối với trường hợp phương tiện có người lái xe vi phạm thông tin thông qua thiết bị giám sát hành trình; thu hồi phù hiệu đối với trường hợp trong tháng không truyền dữ liệu về hệ thống của Cục Đường bộ Việt Nam.	Nội dung này đề nghị xử lý theo quy định tại Nghị định 100	
14.3	Xem xét việc quy định phải sử dụng phần mềm quản lý bến xe khách để quản lý hoạt động xe ra, vào bến chỉ áp dụng đối với bến xe khách từ loại I đến loại V hoặc chỉ áp dụng đối với bến xe có hoạt động vận tải hành khách liên tỉnh.	Việc quy định áp dụng phần mềm đối với các bến xe khách là phù hợp với tình hình thực tế và phù hợp với chương trình chuyển đổi số.	
14.4	Xem xét, sửa đổi điểm d khoản 3 Điều 7 của Nghị định 10/2020/NĐ-CP theo hướng trùng lặp về hành trình thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe; đồng thời bổ sung quy định thu hồi phù hiệu khi vi phạm quy định này.	Nội dung này đề nghị xử lý theo quy định tại Nghị định 100	
14.5	Xem xét sớm có hướng dẫn truyền dữ liệu lệnh vận chuyển đối của các đơn vị không sử dụng phần mềm lệnh điện tử vẫn chưa thực hiện được.	Nhất trí tiếp thu và bổ sung khi chính thức đưa hệ thống tiếp nhận vào hoạt động.	
15	Sở GTVT Lai Châu		
15.1	Đề nghị bổ sung quy định xử lý đối với đơn vị kinh doanh vận tải không hoạt động đủ số chuyến đã đăng ký/tháng Lý do: Tại Điều 20 của Nghị định chưa quy định xử lý đối với trường hợp nêu trên. Việc bổ sung quy định sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho công tác theo dõi, quản lý tuyến, hạn chế tình trạng bỏ chuyến, bỏ tuyến.	Nhất trí nghiên cứu và bổ sung vào dự thảo	

15.2	Đề nghị bổ sung quy định đối với các phương tiện bị thu hồi phù hiệu do vi phạm trong 01 tháng có từ 05 lần vi phạm tốc độ/1000 km xe chạy (quy định tại điểm b khoản 10 Điều 22), sau một khoảng thời gian nhất định mới được cấp lại phù hiệu, biển hiệu. Lý do: Tại điểm b khoản 10 Điều 20 không quy định thời hạn thu hồi phù hiệu, biển hiệu của phương tiện vi phạm. Do đó ngay sau khi chấp hành nộp lại phù hiệu, biển hiệu bị thu hồi, các đơn vị kinh doanh vận tải được cấp lại phù hiệu, biển hiệu (theo quy định tại khoản 7 Điều 22). Việc bổ sung quy định nêu trên sẽ hạn chế tình trạng tái diễn vi phạm của phương tiện.	Nhất trí nghiên cứu và bổ sung vào dự thảo	
15.3	Sửa đổi điểm a khoản 9 Điều 22 như sau: “a) Cấp phù hiệu, biển hiệu quy định tại Điều này;” Lý do: Giao nhiệm vụ dán phù hiệu, biển hiệu cho đơn vị nhằm tạo điều kiện, giảm chi phí cho đơn vị khi phải đưa phương tiện đến bộ phận trả kết quả để Sở GTVT thực hiện dán phù hiệu, biển hiệu lên phương tiện.	Tại Nghị định 47/2022/NĐ-CP đã giao Sở GTVT tổ chức dán phù hiệu, biển hiệu. Vì vậy, đề nghị Sở GTVT chủ động tổ chức thực hiện.	
16	Sở GTVT Lạng Sơn		
16.1	Đề nghị xem xét, sửa đổi, bổ sung thêm quy định tại khoản 5, Điều 7 và khoản, Điều 8 của Nghị định 10/2020/NĐ-CP về việc cung cấp nội dung tối thiểu của hợp đồng vận chuyển qua phần mềm cho lực lượng chức năng địa phương thông qua phần mềm của Bộ Giao thông vận tải, để công tác kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm các trường hợp xe hợp đồng, xe du lịch đạt được hiệu quả, đồng thời hạn chế được việc xe “trá hình tuyến cố định”.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
16.2	Quy định cụ thể thời gian thu hồi phù xe vi phạm tốc độ từ 5 lần trở lên trong 01 tháng (Thu hồi phù hiệu có thời hạn sẽ ảnh hưởng đến quá trình hoạt động của công ty từ đó lái xe sẽ ý thức và chấp hành về tốc độ, là biện pháp tốt và hiệu quả)	Nhất trí nghiên cứu và bổ sung vào dự thảo	
17	Sở GTVT Long An		
	Không có kiến nghị		

18	Sở GTVT Nam Định Khoản 4, Điều 22 cần phải đưa quy định thành phần hồ sơ xin cấp Phù hiệu xe kinh doanh vận tải phải có bản sao Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện vì:		
	- Mẫu mới đăng ký phương tiện xe ô tô do cơ quan công an cấp hiện nay chỉ ghi “có giá trị đến ngày...” mà không ghi năm sản xuất rất bất tiện trong việc xác định ngược lại năm sản xuất của phương tiện. Trường hợp xe ô tô con xin cấp phù hiệu “xe taxi” và “xe hợp đồng”, sẽ gây khó khăn trong việc xác định niên hạn để xem có cấp được hay không do phải tra cứu thêm nhiều thông tin khác trong cơ sở dữ liệu của Hệ thống dịch vụ công trực tuyến vận tải đường bộ của Bộ GTVT.	Nội dung này đề nghị tra cứu trên trang web của Cục ĐKVN.	
	- Năm sản xuất của phương tiện ghi trong Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện là cơ sở để xác định niên hạn sử dụng của xe ô tô, qua đó xác định thời hạn cấp Phù hiệu (có thể không cấp tới 07 năm); xác định cự ly được phép hoạt động của phương tiện và mẫu Phù hiệu được cấp (xanh hay đỏ) tương ứng với tuổi của phương tiện trên hay dưới 15 năm kể từ năm sản xuất;		
	- Là yếu tố xác định có phải là xe kinh doanh vận tải hay không (trong Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện có phần xác định xe có hoặc không kinh doanh vận tải). Xe không kinh doanh vận tải thì không thuộc đối tượng cấp Phù hiệu		
19	Sở GTVT Ninh Bình		
19.1	- Theo khoản 7 Điều 36. Trước ngày 31 tháng 12 năm 2021, người trực tiếp điều hành hoạt động vận tải quy định tại khoản 4 Điều 13 của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thuộc các đơn vị kinh doanh vận tải có Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô trước ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành phải đáp ứng theo quy định tại điểm d khoản 1 Điều 67 Luật giao thông đường bộ năm 2008 (người trực tiếp điều hành hoạt động vận tải phải có trình độ chuyên môn về vận tải từ sơ cấp trở lên) Cần bỏ quy định này vì như thế gây khó khăn cho các đơn vị mới thành lập. Mà bản chất để có một chứng chỉ sơ cấp thì cũng rất đơn giản chỉ việc đăng ký rồi các trường tổ chức đào tạo từ xa, tự học có hướng dẫn (do đó cũng chỉ là hình thức đối phó của các đơn vị còn năng lực chuyên môn nghiệp vụ thực tế thì không có, và lại, nếu có tiếp thu được thì do không sử dụng, chỉ thời gian ngắn là quên. Rồi việc giám sát chất lượng không đảm bảo nên hoàn toàn có thể dẫn tới hành động mua bán bằng cấp, chứng chỉ...).	Nội dung này đang được quy định tại Luật GTĐB	
19.2	- Tại điểm a khoản 4 Điều 4, điểm a khoản 2 Điều 5. Phương tiện (xe tuyến cố định và xe buýt) phải có chỗ ưu tiên cho người khuyết tật, người cao tuổi và phụ nữ mang thai. Nhưng không có	Đề nghị Sở GTVT nghiên cứu, học tập kinh nghiệm tại Hà Nội.	

	hướng dẫn để nhận biết chỗ dành cho người khuyết tật, người cao tuổi và phụ nữ mang thai cần bổ sung.		
19.3	- Tại điểm c khoản 1 Điều 6 và điểm c khoản 1 Điều 7 quy định Trường hợp xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương nào thì phải thực hiện cấp phù hiệu địa phương đó; việc xác định tổng thời gian hoạt động được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe. Khi phát hiện các phương tiện hoạt động trên 70% tại địa phương khác, nhưng không có quy định thu hồi các phù hiệu đã cấp cho các phương tiện đó mà chỉ có chế tài xử phạt vi phạm hành chính theo Nghị định 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 (cần bổ sung thêm quy định thu hồi phù hiệu đối với các phương tiện trên). - Tại khoản 1 Điều 64 quy định Chậm nhất ngày 20 hàng tháng, đơn vị kinh doanh vận tải, bến xe khách phải báo cáo tình hình hoạt động của tháng trước về Sở Giao thông vận tải. Tuy nhiên, thực tế các đơn vị kinh doanh vận tải không thực hiện gửi báo cáo, do đó cần bổ sung chế tài đối với các đơn vị không thực hiện báo cáo.	Theo quy định của Luật xử lý vi phạm hành chính, mỗi hành vi vi phạm chỉ được xử lý một lần.	
19.4	- Đối với người điều hành vận tải: Cần bổ sung quy định cụ thể về người điều hành vận tải phải làm việc tại đơn vị nhằm nâng cao hiệu quả công việc được giao.	Nội dung này thuộc quy định tại Bộ Luật Lao động.	
19.5	- Hiện tại không có chế tài đối với các đơn vị và phương tiện không nộp lại phù hiệu đối với các phương tiện vi phạm. Do đó, cần bổ sung chế tài làm cơ sở để xử lý các đơn vị và phương tiện vi phạm nêu trên.	Nhất trí nghiên cứu, bổ sung quy định	
19.6	- Hiện tại trên địa bàn tỉnh đang gặp các trường hợp các đơn vị làm dịch vụ sau khi được cấp phù hiệu rồi, do không quản lý được lại làm văn bản xin ngừng hoạt động với các lý do, xã viên vi phạm quy chế, phương tiện đã bán, nhưng không trả lại phù hiệu về Sở, trong khi hạn phù hiệu còn rất dài. Đề nghị bổ sung trách nhiệm đối với đơn vị vận tải và lái xe khi để xảy ra tình trạng trên. Hiện nay nhiều Sở GTVT đã gửi thông báo về các phù hiệu hết hiệu lực do xe vi phạm không nộp trả phù hiệu, nhưng do số lượng này quá nhiều nên các Sở GTVT khác rất khó theo dõi để loại bỏ	Nội dung này sẽ nghiên cứu bổ sung quy định gửi cho cơ quan đăng kiểm để cảnh báo và yêu cầu bắt buộc phải thực hiện quyết định thu hồi.	
20	Sở GTVT Phú Thọ		
20.1	Xây dựng Hệ thống phần mềm quản lý hoạt động, chế độ báo cáo của các đơn vị, đặc biệt thống nhất tích hợp đầy đủ các thông tin Giấy chứng nhận đăng ký, đăng kiểm phương tiện, thiết bị giám sát hành trình, camera, phù hiệu, biển hiệu của phương tiện để thuận tiện tra cứu các thông tin của phương tiện, để đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng thực hiện cung cấp đầy đủ các nội dung tối thiểu của hợp đồng vận chuyển qua phần mềm, thuận lợi cho các lực lượng chức năng khi tuần tra, kiểm soát có thể dễ dàng tra cứu, xử lý vi phạm nếu phát hiện thấy đơn vị vận tải không thực hiện đúng các nội dung đã đăng ký, báo cáo.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng;	

		dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
20.2	Hiện nay, hệ thống khai thác dữ liệu giám sát hành trình mới chỉ đáp ứng một phần công tác quản lý nhà nước, dữ liệu chỉ có các thông tin vi phạm về tốc độ; thời gian làm việc của lái xe; xe không truyền dữ liệu. Trong khi đó, các tác nghiệp xử lý vi phạm phải tổng hợp, thực hiện thủ công, dữ liệu trích xuất từ hệ thống cần tiếp tục đấu tranh, rà soát, kiểm tra cùng đơn vị vi phạm; việc tổng hợp báo cáo trên trang Hệ thống GSHT hiện đang chậm so với thực tế từ 01 - 02 tháng, dẫn đến các hành vi vi phạm của lái xe, đơn vị kinh doanh vận tải chưa được nhắc nhở, chấn chỉnh, xử lý kịp thời, hiệu quả quản lý chưa cao. Hơn nữa, công tác theo dõi, quản lý giám sát hành trình của cơ quan quản lý nhà nước muốn đạt hiệu quả cao cần phải có thông tin đầu vào đơn vị kinh doanh vận tải gửi về như: Hợp đồng chuyến đi, đón khách, trả khách ở địa điểm nào, xe tuyến cố định được phê duyệt có lịch trình, hành trình cụ thể trên toạ độ số như thế nào, việc tự động số hoá hành trình đối với các tuyến trùng lặp để điều phối quản lý... Trên cơ sở đó, Sở GTVT đối chiếu với toạ độ từ dữ liệu thiết bị GSHT, luồng tuyến cố định và thông tin hợp đồng, danh sách hành khách của đơn vị kinh doanh vận tải gửi về Sở GTVT qua email để có cơ sở kết luận chính xác phương tiện thực hiện đúng hay sai hành trình, lịch trình vận tải. Tuy nhiên, việc kiểm tra qua email phải thực hiện thủ công với số lượng lớn phương tiện phải quản lý, các thông tin trên email phải đối chiếu thủ công với hành trình, giờ chạy của phương tiện trên hệ thống làm mất rất nhiều thời gian và nhân lực. Vì vậy, đề nghị xem xét nghiên cứu hoàn thiện, nâng cấp hệ thống phần mềm theo dõi và quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình theo hướng phần mềm tự động thông báo các lỗi vi phạm của các phương tiện (tốc độ, thời gian lái xe, truyền dữ liệu, chạy sai lịch trình, hành trình tuyến), tích hợp tốc độ cho phép trên nền tảng bản đồ số để thuận lợi cho việc theo dõi, quản lý và xử lý vi phạm.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
20.3	Trong quá trình tiếp nhận, quản lý, xử lý dữ liệu vi phạm về thời gian lái xe liên tục thông qua thiết bị giám sát hành trình của Cục Đường bộ Việt Nam, trong dữ liệu trích xuất gồm nhiều lần vi phạm thời gian lái xe/tháng tuy nhiên dữ liệu trích xuất chưa xác định được đối tượng lái xe, thời điểm đăng nhập, đăng xuất, thời gian vi phạm. Một trong những nguyên tắc về xử lý vi phạm hành chính: “một người thực hiện nhiều hành vi VPHC hoặc VPHC nhiều lần thì bị xử phạt về từng hành vi vi phạm”. Như vậy, việc xác minh đối tượng (lái xe), thời điểm vi phạm và việc xử phạt nhiều lần gặp nhiều khó khăn, mất nhiều thời gian trong việc xác minh xử lý vi phạm. - Kiến nghị: Rà soát điều chỉnh hệ thống Giám sát hành trình theo hướng xác định được cụ thể về đối tượng là lái xe, hành vi vi phạm là vượt quá thời gian (dữ liệu giám sát hành trình của Cục	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt	

	ĐBVN phải xác định được cụ thể thông tin của lái xe truyền về, thời gian đăng nhập, đăng xuất... khi lái xe sử dụng thẻ nhận dạng lái xe theo quy định).	trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
20.4	Trong quá trình kiểm tra thực tế, đối với quy định đơn vị kinh doanh vận tải phải sử dụng lái xe, nhân viên phục vụ trên xe phải có chứng nhận tập huấn theo quy định, giấy chứng nhận tập huấn có thời hạn tối đa là 3 năm. Quy định này khiến các đơn vị kinh doanh vận tải gặp nhiều khó khăn, tốn kém trong việc tổ chức tập huấn để cấp giấy chứng nhận, đề nghị xem xét, điều chỉnh quy định sử dụng lái xe phải có chứng nhận tập huấn, vì: - Theo quy định tại điểm c, khoản 1, Điều 67 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 “1. Doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phải có đủ các điều kiện sau đây: ... c) Bảo đảm số lượng lái xe, nhân viên phục vụ trên xe phù hợp với phương án kinh doanh và phải có hợp đồng lao động bằng văn bản; nhân viên phục vụ trên xe phải được tập huấn nghiệp vụ kinh doanh vận tải, an toàn giao thông; không được sử dụng người lái xe đang trong thời kỳ bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật;...”. Chỉ quy định nhân viên phục vụ trên xe phải bắt buộc được tập huấn nghiệp vụ theo quy định Luật Giao thông đường bộ năm 2008; đối với lái xe kinh doanh vận tải trong chương trình đào tạo để cấp giấy phép lái xe đã được học, đào tạo (pháp luật giao thông đường bộ, cấu tạo sửa chữa thông thường, nghiệp vụ vận tải, đạo đức, văn hoá giao thông và phòng, chống tác hại của rượu bia khi tham gia giao thông,...), phần lớn nội dung trong chương trình tập huấn khung của Bộ GTVT người lái xe kinh doanh vận tải đã được đào tạo tại các Trung tâm đào tạo lái xe; vì vậy, đề nghị xem xét, điều chỉnh quy định sử dụng lái xe phải có chứng nhận tập huấn nghiệp vụ.	Tiếp thu, giải trình như trên.	
20.5	Một số lượng lớn các đơn vị kinh doanh vận tải là các Công ty trang bị phương tiện xe ô tô, lái xe để hỗ trợ vận chuyển phục vụ cho hoạt động kinh doanh hàng hoá, thương mại, đơn vị không trực tiếp kinh doanh vận chuyển để lấy cước vận tải; bản chất là các đơn vị có sử dụng hoạt động vận tải trong việc kinh doanh thương mại của đơn vị mình (hoạt động vận tải gián tiếp) chứ không phải là các đơn vị kinh doanh vận tải (hoạt động vận tải trực tiếp); vì vậy dễ dẫn đến việc chưa quan tâm, đầu tư không đầy đủ để duy trì và đảm bảo các quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Sở GTVT đề nghị trong quá trình sửa đổi Luật Giao thông đường bộ, cần phân loại lại các hình thức kinh doanh vận tải có đặc điểm hoạt động tương đối giống nhau thành một hình thức kinh doanh để quản lý, nhằm mục tiêu tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, lành mạnh, minh bạch và công bằng, cùng điều kiện kinh doanh để đảm bảo trật tự an toàn giao thông.	Đề nghị Sở GTVT nghiên cứu, góp ý vào dự thảo Luật Đường bộ.	
20.6	Đối với quy định phương tiện bị các lực lượng chức năng (Thanh tra, Công an) tước phù hiệu hoạt động (từ 01 đến 03 tháng); Sở GTVT đề nghị:	Nhất trí tiếp thu và bổ sung tại dự thảo	

	- Xem xét bỏ quy định Sở GTVT phải làm văn bản thông báo đến đơn vị kinh doanh vận tải khi nhận được văn bản thông báo của các lực lượng chức năng xử phạt (khoản 9 Điều 22 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP). Lý do: các đơn vị kinh doanh vận tải đã được lực lượng chức năng xử phạt hành chính tước phù hiệu lập biên bản, gửi thông báo đến đối tượng vi phạm. Vì vậy, để giảm thủ tục giấy tờ quản lý, Sở GTVT không cần phải thông báo bằng văn bản về cùng nội dung này tiếp đến đối tượng vi phạm. Sở GTVT chỉ phải cập nhật nội dung vi phạm trên trang quản lý phương tiện và Trang thông tin điện tử của Sở theo quy định. - Xem xét lại việc các đơn vị kinh doanh vận tải có cần phải làm thủ tục cấp lại phù hiệu sau khi hết thời gian bị tước phù hiệu hay không? Lý do: Theo quy định tại Khoản 8 Điều 1 Nghị định 47/2022/NĐ-CP quy định “7. Phù hiệu được cấp lại khi bị thu hồi,...” và không có quy định phù hiệu bị tước phải làm thủ tục để cấp lại sau khi hết thời hạn bị tước phù hiệu. Tuy nhiên, tại điểm d khoản 9 Điều 22 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP quy định Sở GTVT có trách nhiệm “gửi cho đơn vị kinh doanh vận tải văn bản thông báo về việc phù hiệu, biển hiệu hết giá trị sử dụng khi nhận được thông báo của cơ quan có thẩm quyền về việc tước quyền sử dụng phù hiệu”; Quy định này rất mâu thuẫn. Đề nghị sửa đổi, bổ sung thống nhất theo hướng hết thời hạn bị thu hồi, phù hiệu được tiếp tục sử dụng vì bản chất của hình thức xử phạt tước phù hiệu có thời hạn là việc không cho phép sử dụng phù hiệu hoạt động kinh doanh vận tải trong một khoảng thời gian nhất định, khi đơn vị đã chấp hành xong hình phạt.		
21	Sở GTVT Quảng Bình		
21.1	Quy định việc thu hồi phù hiệu, biển hiệu xe vi phạm về tốc độ tại khoản 10 Điều 22 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô không có quy định thời hạn cụ thể, không có chế tài xử lý tiếp theo nên thiếu sức răn đe; đề nghị Chính phủ nghiên cứu sửa đổi theo hướng có quy định thời gian thu hồi và có chế tài xử lý cụ thể khi tái phạm (có thể thu hồi giấy phép kinh doanh).	Nhất trí tiếp thu và sửa đổi tại dự thảo	
21.2	- Hiện nay, phương tiện xe điện 4 bánh có gắn động cơ sử dụng năng lượng điện đang thí điểm sử dụng tại các địa phương. Đề nghị xem xét bổ sung quy định về quản lý hoạt động vận tải xe điện 4 bánh có gắn động cơ sử dụng năng lượng điện để chở khách.	Nội dung này đã có quy định tại dự thảo Luật Đường bộ	
21.3	- Xem xét sửa đổi quy định tại Điều 7 quy định kinh doanh vận tải hành khách theo xe hợp đồng, theo hướng quản lý chặt chẽ hơn như đối với xe tuyến cố định (Đa số phương tiện xe hợp đồng loại giường nằm thường sử dụng “Phù hiệu xe hợp đồng”...) để vận chuyển khách như tuyến cố định.	Đề nghị Sở GTVT có đề xuất nội dung quản lý cụ thể.	
22	Sở GTVT Quảng Nam		

22.1	Đề nghị bổ sung xử phạt vi phạm hành chính thông qua khai thác dữ liệu thiết bị giám sát hành trình của Cục Đường bộ Việt Nam:		
	- Bổ sung hình thức xử phạt và tước GPLX có thời hạn (theo các mức độ) đối với lái xe vi phạm tốc độ qua trích xuất dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình;	Nội dung này đang được quy định tại Nghị định 100	
	- Bổ sung quy định thời hạn thu hồi đối với vi phạm tốc độ qua trích xuất dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình; có hình thức xử phạt tăng nặng đối với các đơn vị, lái xe tái phạm liên tục, nhiều lần kể cả thu hồi vĩnh viễn phù hiệu, Giấy phép KĐVT đối với đơn vị;	Đã bổ sung chế tài xử lý không cấp phù hiệu, biển hiệu trong thời gian 30 ngày	
	- Quy định trách nhiệm cụ thể của đơn vị kinh doanh vận tải đường bộ về tổ chức bộ phận quản lý, theo dõi các điều kiện về an toàn giao thông, thực hiện giám sát thường xuyên 24/24 thông qua thiết bị giám sát hành trình, camera giám sát trên xe khi xe của đơn vị hoạt động kinh doanh vận tải;	Nội dung này đã được quy định tại Điều 4, Điều 5 Thông tư 12/2020/TT-BGTVT	
22.2	Đề nghị bổ sung quy định xử phạt vi phạm hành chính đối với đơn vị KĐVT bằng xe ô tô về hành vi không chấp hành thực hiện chế độ báo cáo định kỳ hàng tháng theo quy định (theo khoản 1 Điều 64 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT);	Nội dung này được quy định tại Nghị định 100	
22.3	Bổ sung chế tài xử lý đối với đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng không thực hiện quy định cung cấp nội dung tối thiểu của hợp đồng vận chuyển trước khi thực hiện vận chuyển khách quy định tại khoản 5 Điều 7 Nghị định số 10/2020/NĐCP ngày 17/01/2020 của Chính phủ.	Nội dung này được quy định tại Nghị định 100	
22.4	Bổ sung quy định tối đa đối với Hộ kinh doanh về: số lượng phương tiện, đội ngũ lái xe (số lao động), nhân viên phục vụ vận tải .v.v, để đảm bảo phù hợp với tính chất, quy mô và năng lực quản lý đối với Hộ kinh doanh vận tải;	Nội dung này được quy định tại Bộ Luật lao động.	
23	Sở GTVT Quảng Ngãi		
23.1	- Bổ sung các quy định về tổ chức quản lý vận tải đối với loại xe ô tô khách thành phố vì hiện nay loại phương tiện này chưa được cụ thể về loại hình hoạt động là xe buýt hay xe hợp đồng. Bên cạnh đó, hiện nay có rất nhiều nhiều tổ chức, cá nhân đầu tư phương tiện có trọng tải từ 04 đến 05 chỗ ngồi (xe du lịch) để hoạt động cho thuê xe dưới hình thức thuê chuyến hoặc cho thuê tháng (có đơn vị đầu tư với số lượng lớn) để hoạt động theo hình thức này hoặc xe ké, ghép nhưng không đăng ký kinh doanh, khi đăng kiểm chủ phương tiện lập tờ khai không kinh doanh vận tải, vì vậy rất khó khăn cho công tác quản lý phương tiện, quản lý hoạt động vận tải ở địa phương, đồng thời gây ra tình trạng cạnh tranh vận tải thiếu lành mạnh.	Nội dung này đã được quy định tại dự thảo Luật Đường bộ	
23.2	- Sớm ban hành quy định cụ thể về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải) để tổ chức thực hiện cho phù hợp với thực tiễn.	Nội dung này sẽ được ban hành sau khi Luật Đường bộ được ban hành	

23.3	- Bổ sung quy định tại Khoản 10 Điều 22 các biện pháp xử lý đối với các hành vi vi phạm trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô như xe không có cập nhật, lưu trữ thông tin từ TBGSHT, camera, xe bị lực lượng chức năng xử phạt chạy quá tốc độ, chở quá tải trọng, các hành vi vi phạm khác khi kiểm tra trích xuất thông tin từ hệ thống quản lý TBGSHT theo hướng quy định cụ thể về thời gian xử lý thu hồi phù hiệu, biển hiệu, giấy phép kinh doanh để có sức răn đe, giáo dục.	Các nội dung này đang được quy định cụ thể tại Nghị định 100	
23.4	- Nghiên cứu sớm xây dựng phần mềm quản lý lái xe, quản lý phương tiện, quản lý hợp đồng, quản lý lệnh vận chuyển theo quy định tại khoản 8 Điều 4, khoản 4 Điều 5, khoản 5 Điều 7, khoản 3 Điều 11, có kết nối vào hệ thống tra cứu phương tiện của Cục Đăng kiểm Việt Nam và tra cứu lái xe của Cục Đường bộ Việt Nam để nâng cao hiệu quả quản lý cũng như có chế tài đối với những lái xe, phương tiện vi phạm.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
23.5	- Theo quy định tại Nghị định 10, điều kiện để cấp phép hoạt động kinh doanh của xe hợp đồng đơn giản rất nhiều so với tuyến cố định, nhất là đối với đối tượng là hộ kinh doanh giống như loại hình kinh doanh vận tải hàng hóa thông thường. Cùng với sự tiện lợi trong khâu đưa đón nên hành khách thực sự có nhiều sự lựa chọn hơn nhưng lại tiềm ẩn nhiều nguy cơ mất an toàn trong hoạt động kinh doanh vận tải. Trong khi đó, quy định về biện pháp xử lý đối với các trường hợp vi phạm điều kiện kinh doanh được quy định tại Nghị định 10 chỉ áp dụng đối với một số ít lỗi và mang tính nhắc nhở là chính (thu hồi giấy phép kinh doanh và phù hiệu không thời hạn nên không có giá trị pháp lý áp dụng thực tiễn cao). Vì vậy, đề nghị cần quy định chặt chẽ hơn đối với điều kiện kinh doanh và biện pháp xử lý vi phạm đối với vận tải hành khách bằng xe hợp đồng nói riêng và hoạt động kinh doanh vận tải nói chung	Đề nghị Sở GTVT đề xuất nội dung quản lý cụ thể, không đề xuất chung chung.	
24	Sở GTVT Sơn La		
24.1	Đề nghị bổ sung các chế tài quy định cụ thể, trách nhiệm cụ thể của các cơ quan chức năng, chính quyền địa phương trong việc xử lý vi phạm “xe dù, bến cóc, xe trá hình”.	Nội dung này đã có quy định cụ thể tại Điều 33. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh	
24.2	Bổ sung cơ chế quản lý, xử lý đối với loại hình “xe ghép, xe tiện chuyển” góp phần tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng trong hoạt động vận tải. c) Sửa đổi nội dung điểm c khoản 1 Điều 6 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ như sau:	Loại hình “xe ghép, xe tiện chuyển” thực chất là xe kinh doanh vận tải không có giấy	

		phép, không có phù hiệu, biển hiệu; các trường hợp này đã có chế tài xử lý tại Nghị định 100. Đề nghị Sở GTVT báo cáo UBND tỉnh chỉ đạo các lực lượng kiểm tra, xử lý theo quy định.	
24.3	Trường hợp xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương nào thì phải thực hiện cấp phù hiệu địa phương đó; việc xác định tổng thời gian hoạt động được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe". Lý do: Quy định rõ đối tượng là xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương nào thì phải thực hiện cấp phù hiệu địa phương đó. Không quy định chung chung là xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách.	Nội dung quy định tại Điều 6 là quy định đối với xe taxi	
24.4	Sửa đổi nội dung khoản 2 Điều 20 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ như sau: " 2. Đối với tuyến mới chưa nằm trong danh mục mạng lưới tuyến đã được cơ quan có thẩm quyền công bố: a) Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải xây dựng phương án khai thác tuyến gửi Sở Giao thông vận tải (nơi đơn vị kinh doanh vận tải đặt trụ sở chính hoặc trụ sở chi nhánh). b) Đối với các tuyến liên tỉnh Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được phương án khai thác tuyến của đơn vị, Sở Giao thông vận tải nơi tiếp phương án có văn bản gửi Sở Giao thông vận tải đầu tuyến phía bên kia để lấy ý kiến. Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản lấy ý kiến, Sở Giao thông vận tải được xin ý kiến phải có văn bản trả lời. Hết thời hạn trên nếu không có văn bản trả lời thì coi như Sở Giao thông vận tải được xin ý kiến đã đồng ý với nội dung phương án khai thác tuyến của doanh nghiệp, hợp tác xã. c) Đối với các tuyến nội tỉnh: Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày phương án khai thác tuyến, Sở Giao thông vận tải ra văn bản chấp thuận gửi doanh nghiệp, hợp tác xã. Trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do. d) Sở Giao thông vận tải (nơi đơn vị kinh doanh vận tải đặt trụ sở chính hoặc trụ	Thực hiện sửa đổi cụ thể như sau: “2. Đối với tuyến mới chưa có trong danh mục mạng lưới tuyến trên hệ thống dịch vụ công trực tuyến của Bộ Giao thông vận tải đã được cơ quan có thẩm quyền công bố: a) Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải xây dựng phương án và thống nhất với bên xe hai đầu tuyến về hành trình, giờ xe xuất bến gửi Sở Giao thông vận tải hai đầu tuyến để đăng ký khai thác tuyến theo quy định; b) Trường hợp doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải	

	sở chi nhánh) cấp phù hiệu cho phương tiện, cập nhật và bổ sung vào danh mục chi tiết tuyến theo quy định tại điểm a và điểm b khoản 3 Điều 4 của Nghị định này và báo cáo về Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh để xem xét việc cập nhật, bổ sung và công bố danh mục mạng lưới tuyến theo hướng dẫn của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.”	với bến xe không thống nhất được hành trình, giờ xe xuất bến: trong thời hạn 7 ngày kể từ ngày nhận được báo cáo của doanh nghiệp, hợp tác xã, Sở Giao thông vận tải nơi doanh nghiệp, hợp tác xã đặt trụ sở chính hoặc trụ sở chi nhánh có văn bản lấy ý kiến Sở Giao thông vận tải đầu tuyến bên kia về hành trình, giờ xe xuất bến theo đề xuất của doanh nghiệp, hợp tác xã; hết thời hạn trên nếu không có văn bản trả lời thì coi như Sở Giao thông vận tải được xin ý kiến đã đồng ý; c) Sở Giao thông vận tải (nơi đơn vị kinh doanh vận tải đặt trụ sở chính hoặc trụ sở chi nhánh) thống nhất với Sở Giao thông vận tải đầu tuyến bên kia để cập nhật, bổ sung vào danh mục mạng lưới tuyến theo quy định tại điểm a và điểm b khoản 3 Điều 4 của Nghị định này và cấp phù hiệu cho phương tiện theo quy định. và báo cáo về Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh để xem xét việc cập nhật, bổ sung và công bố danh mục mạng lưới tuyến theo	
--	---	--	--

		hướng dẫn của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.”	
24.5	Bãi bỏ nội dung tại điểm b khoản 3 Điều 20 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ. * Lý do đề nghị sửa đổi nội dung khoản 2 Điều 20 và bãi bỏ nội dung điểm b khoản 3 Điều 20 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP: - Tạo điều kiện cho doanh nghiệp, hợp tác xã không phải di chuyển để lấy xác nhận của hai đầu bến nhất là các tuyến có khoảng cách di chuyển xa. - Sở Giao thông vận tải căn cứ biểu đồ chạy xe đã được công bố tại các bến xe khách để bố trí, sắp xếp giờ xe xuất bến hợp lý, tránh gây xung đột với các tuyến xe khác đang khai thác để đảm bảo an ninh trật tự trên tuyến. - Qua theo dõi hiện nay các bến xe khách chỉ căn cứ biểu đồ chạy xe tại bến mình quản lý để xác nhận giờ xe xuất bến cho đơn vị kinh doanh tại đó mà chưa đánh giá được mức độ ảnh hưởng đối với các tuyến có trùng hành trình hoạt động ở các bến xe khác, dẫn đến gây xung đột và mất an ninh trật tự trên tuyến.	Nội dung này được sửa đổi, bổ sung như trên	
	e) Bổ sung thêm điểm d vào khoản 10 Điều 22 Điều 20 Nghị định số 10/2020/NĐ- CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ như sau: Thu hồi phù hiệu của các xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương khác nơi cấp phù hiệu". Lý do: Bổ sung quy định để quản lý, xử lý đối với xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi và đồng nhất với nội dung quy tại điểm c khoản 1 Điều 6 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ	Nội dung này đã có quy định tại Nghị định 100	
25	Sở GTVT Thái Nguyên		
	Không có kiến nghị		
26	Sở GTVT Tiền Giang		
	Không có kiến nghị		
27	Sở GTVT Tuyên Quang		

	Không có kiến nghị		
28	Sở GTVT Vĩnh Phúc		
28.1	Xây dựng Hệ thống phần mềm quản lý hoạt động, chế độ báo cáo của các đơn vị, đặc biệt thống nhất tích hợp đầy đủ các thông tin Giấy chứng nhận đăng ký, đăng kiểm phương tiện, thiết bị giám sát hành trình, camera, phù hiệu, biển hiệu của phương tiện để thuận tiện tra cứu các thông tin của phương tiện, để đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng thực hiện cung cấp đầy đủ các nội dung tối thiểu của hợp đồng vận chuyển qua phần mềm, thuận lợi cho các lực lượng chức năng khi tuần tra, kiểm soát có thể dễ dàng tra cứu, xử lý vi phạm nếu phát hiện thấy đơn vị vận tải không thực hiện đúng các nội dung đã đăng ký, báo cáo.	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
28.2	Hiện nay, hệ thống khai thác dữ liệu giám sát hành trình mới chỉ đáp ứng một phần công tác quản lý nhà nước, dữ liệu chỉ có các thông tin vi phạm về tốc độ; thời gian làm việc của lái xe; xe không truyền dữ liệu. Trong khi đó, các tác nghiệp xử lý vi phạm phải tổng hợp, thực hiện thủ công, dữ liệu trích xuất từ hệ thống cần tiếp tục đấu tranh, rà soát, kiểm tra cùng đơn vị vi phạm; việc tổng hợp báo cáo trên trang Hệ thống GSHT hiện đang chậm so với thực tế từ 01 - 02 tháng, dẫn đến các hành vi vi phạm của lái xe, đơn vị kinh doanh vận tải chưa được nhắc nhở, chấn chỉnh, xử lý kịp thời, hiệu quả quản lý chưa cao. Hơn nữa, công tác theo dõi, quản lý giám sát hành trình của cơ quan quản lý nhà nước muốn đạt hiệu quả cao cần phải có thông tin đầu vào đơn vị kinh doanh vận tải gửi về như: Hợp đồng chuyến đi, đón khách, trả khách ở địa điểm nào, xe tuyến cố định được phê duyệt có lịch trình, hành trình cụ thể trên toạ độ số như thế nào, việc tự động số hoá hành trình đối với các tuyến trùng lặp để điều phối quản lý...Trên cơ sở đó, Sở GTVT đối chiếu với toạ độ từ dữ liệu thiết bị GSHT, luồng tuyến cố định và thông tin hợp đồng, danh sách hành khách của đơn vị kinh doanh vận tải gửi về Sở GTVT qua email để có cơ sở kết luận chính xác phương tiện thực hiện đúng hay sai hành trình, lịch trình vận tải. Tuy nhiên, việc kiểm tra qua email phải thực hiện thủ công với số lượng lớn phương tiện phải quản lý, các thông tin trên email phải đối chiếu thủ công với hành trình, giờ chạy của phương tiện trên hệ thống làm mất rất nhiều thời gian và nhân lực. Vì vậy, đề nghị xem xét nghiên cứu hoàn thiện, nâng cấp hệ thống phần mềm theo dõi và quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình theo hướng phần mềm tự động thông báo các lỗi vi phạm của	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	

	các phương tiện (tốc độ, thời gian lái xe, truyền dữ liệu, chạy sai lịch trình, hành trình tuyến), tích hợp tốc độ cho phép trên nền tảng bản đồ số để thuận lợi cho việc theo dõi, quản lý và xử lý vi phạm.		
28.3	Trong quá trình tiếp nhận, quản lý, xử lý dữ liệu vi phạm về thời gian lái xe liên tục thông qua thiết bị giám sát hành trình của Cục Đường bộ Việt Nam, trong dữ liệu trích xuất gồm nhiều lần vi phạm thời gian lái xe/tháng tuy nhiên dữ liệu trích xuất chưa xác định được đối tượng lái xe, thời điểm đăng nhập, đăng xuất, thời gian vi phạm. Một trong những nguyên tắc về xử lý vi phạm hành chính: “một người thực hiện nhiều hành vi VPHC hoặc VPHC nhiều lần thì bị xử phạt về từng hành vi vi phạm”. Như vậy, việc xác minh đối tượng (lái xe), thời điểm vi phạm và việc xử phạt nhiều lần gặp nhiều khó khăn, mất nhiều thời gian trong việc xác minh xử lý vi phạm.	Về nội dung này, đề nghị Sở GTVT gửi danh sách phương tiện vi phạm về đơn vị kinh doanh vận tải và yêu cầu xác định lái xe điều khiển phương tiện để thực hiện xử lý theo quy định.	
28.4	- Kiến nghị: Rà soát điều chỉnh hệ thống Giám sát hành trình theo hướng xác định được cụ thể về đối tượng là lái xe, hành vi vi phạm là vượt quá thời gian (dữ liệu giám sát hành trình của Cục ĐBVN phải xác định được cụ thể thông tin của lái xe truyền về, thời gian đăng nhập, đăng xuất... khi lái xe sử dụng thẻ nhận dạng lái xe theo quy định).	Nội dung này sẽ được giải quyết sau khi xây dựng xong hệ thống quản lý vận tải trong nước theo đề án tăng cường ứng dụng CNTT và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025, định hướng 2030 do Cục ĐBVN đang xây dựng; dự kiến trình Bộ phê duyệt trong tháng 6/2023 để làm cơ sở tổ chức thực hiện.	
28.5	Trong quá trình kiểm tra thực tế, đối với quy định đơn vị kinh doanh vận tải phải sử dụng lái xe, nhân viên phục vụ trên xe phải có chứng nhận tập huấn theo quy định, giấy chứng nhận tập huấn có thời hạn tối đa là 3 năm. Quy định này khiến các đơn vị kinh doanh vận tải gặp nhiều khó khăn, tốn kém trong việc tổ chức tập huấn để cấp giấy chứng nhận, đề nghị xem xét, điều chỉnh quy định sử dụng lái xe phải có chứng nhận tập huấn, vì:	Giải trình như trên.	
28.6	- Theo quy định tại điểm c, khoản 1, Điều 67 Luật Giao thông đường bộ năm 2008 “1. Doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phải có đủ các điều kiện sau đây: ... c) Bảo đảm số lượng lái xe, nhân viên phục vụ trên xe phù hợp với phương án kinh doanh và phải có hợp đồng lao động bằng văn bản; nhân viên phục vụ trên xe phải được tập huấn nghiệp vụ kinh doanh vận tải, an toàn giao thông; không được sử dụng người lái xe đang trong thời kỳ bị cấm hành nghề theo quy định của pháp luật;...”. Chỉ quy định nhân viên phục vụ trên xe phải bắt buộc được tập huấn nghiệp vụ theo quy định Luật Giao thông đường bộ năm 2008; đối với		

	lái xe kinh doanh vận tải trong chương trình đào tạo để cấp giấy phép lái xe đã được học, đào tạo (pháp luật giao thông đường bộ, cấu tạo sửa chữa thông thường, nghiệp vụ vận tải, đạo đức, văn hoá giao thông và phòng, chống tác hại của rượu bia khi tham gia giao thông,...), phần lớn nội dung trong chương trình tập huấn khung của Bộ GTVT người lái xe kinh doanh vận tải đã được đào tạo tại các Trung tâm đào tạo lái xe; vì vậy, đề nghị xem xét, điều chỉnh quy định sử dụng lái xe phải có chứng nhận tập huấn nghiệp vụ.		
28.9	Đối với quy định phương tiện bị các lực lượng chức năng (Thanh tra, Công an) tước phù hiệu hoạt động (từ 01 đến 03 tháng); Sở GTVT đề nghị:		
	- Xem xét bỏ quy định Sở GTVT phải làm văn bản thông báo đến đơn vị kinh doanh vận tải khi nhận được văn bản thông báo của các lực lượng chức năng xử phạt (khoản 9 Điều 22 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP). Lý do: các đơn vị kinh doanh vận tải đã được lực lượng chức năng xử phạt hành chính tước phù hiệu lập biên bản, gửi thông báo đến đối tượng vi phạm. Vì vậy, để giảm thủ tục giấy tờ quản lý, Sở GTVT không cần phải thông báo bằng văn bản về cùng nội dung này tiếp đến đối tượng vi phạm. Sở GTVT chỉ phải cập nhật nội dung vi phạm trên trang quản lý phương tiện và Trang thông tin điện tử của Sở theo quy định.	Nhất trí tiếp thu	
	- Xem xét lại việc các đơn vị kinh doanh vận tải có cần phải làm thủ tục cấp lại phù hiệu sau khi hết thời gian bị tước phù hiệu hay không? Lý do: Theo quy định tại Khoản 8 Điều 1 Nghị định 47/2022/NĐ-CP quy định “7. Phù hiệu được cấp lại khi bị thu hồi,...” và không có quy định phù hiệu bị tước phải làm thủ tục để cấp lại sau khi hết thời hạn bị tước phù hiệu. Tuy nhiên, tại điểm d khoản 9 Điều 22 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP quy định Sở GTVT có trách nhiệm “gửi cho đơn vị kinh doanh vận tải văn bản thông báo về việc phù hiệu, biển hiệu hết giá trị sử dụng khi nhận được thông báo của cơ quan có thẩm quyền về việc tước quyền sử dụng phù hiệu”; Quy định này rất mâu thuẫn. Đề nghị sửa đổi, bổ sung thống nhất theo hướng hết thời hạn bị tước, phù hiệu được tiếp tục sử dụng vì bản chất của hình thức xử phạt tước phù hiệu có thời hạn là việc không cho phép sử dụng phù hiệu hoạt động kinh doanh vận tải trong một khoảng thời gian nhất định, khi đơn vị đã chấp hành xong hình phạt.	Nội dung này thực hiện theo quy định của Luật xử lý vi phạm hành chính	
29.10	Đề nghị bỏ quy định về “Hợp đồng vận chuyển” do nội dung này hoàn toàn liên quan trách nhiệm giữa đơn vị kinh doanh vận tải với người thuê vận tải. Trong quá trình kinh doanh vận tải nếu vi phạm quy định, đơn vị kinh doanh vận tải hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật.	Tiếp thu, giải trình như trên.	
29.11	Kiến nghị bỏ quy định “Trường hợp xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương nào thì phải thực hiện cấp phù hiệu địa phương đó; việc xác định tổng thời gian hoạt động được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe” do việc này hoàn toàn phụ thuộc vào nhu cầu đi lại của hành khách, không phụ thuộc	Tiếp thu, giải trình như trên.	

	vào yếu tố chủ quan của đơn vị kinh doanh vận tải, chưa kể đến trường hợp một số đơn vị kinh doanh vận tải taxi nằm tại vị trí giáp ranh giữa hai địa phương; thậm chí hiện nay chưa có công cụ để trích xuất, kiểm soát, xác định 70% tổng thời gian hoạt động.		
30	Sở GTVT Yên Bái		
30.1	Đề nghị bổ sung các chế tài quy định cụ thể, trách nhiệm cụ thể của các cơ quan chức năng, chính quyền địa phương trong việc xử lý vi phạm “xe dù, bến cóc, xe trá hình”.	Tiếp thu, giải trình như trên	
30.2	Bổ sung cơ chế quản lý, xử lý đối với loại hình “xe ghép, xe tiện chuyển” góp phần tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng trong hoạt động vận tải.	Tiếp thu, giải trình như trên	
30.3	Sửa đổi nội dung điểm c khoản 1 Điều 6 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ như sau: " <i>c) Trường hợp xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương nào thì phải thực hiện cấp phù hiệu địa phương đó; việc xác định tổng thời gian hoạt động được thực hiện thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của xe</i> ". Lý do: Quy định rõ đối tượng là xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương nào thì phải thực hiện cấp phù hiệu địa phương đó. Không quy định chung chung là xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách.	Tiếp thu, giải trình như trên	
30.4	Sửa đổi nội dung khoản 2 Điều 20 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ như sau: " <i>2. Đối với tuyến mới chưa nằm trong danh mục mạng lưới tuyến đã được cơ quan có thẩm quyền công bố: a) Doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải xây dựng phương án khai thác tuyến gửi Sở Giao thông vận tải (nơi đơn vị kinh doanh vận tải đặt trụ sở chính hoặc trụ sở chi nhánh). b) Đối với các tuyến liên tỉnh Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được phương án khai thác tuyến của đơn vị, Sở Giao thông vận tải nơi tiếp phương án có văn bản gửi Sở Giao thông vận tải đầu tuyến phía bên kia để lấy ý kiến. Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản lấy ý kiến, Sở Giao thông vận tải được xin ý kiến phải có văn bản trả lời. Hết thời hạn trên nếu không có văn bản trả lời thì coi như Sở Giao thông vận tải được xin ý kiến đã đồng ý với nội dung phương án khai thác tuyến của doanh nghiệp, hợp tác xã. c) Đối với các tuyến nội tỉnh: Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày phương án khai thác tuyến, Sở Giao thông vận tải ra văn bản chấp thuận gửi doanh nghiệp, hợp tác xã. Trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do. d) Sở Giao thông vận tải (nơi đơn vị kinh doanh vận tải đặt trụ sở chính hoặc trụ sở chi nhánh) cấp phù hiệu cho phương tiện, cập nhật và bổ sung vào danh mục chi tiết tuyến theo quy định tại điểm a và điểm b khoản 3 Điều 4 của Nghị định này và báo cáo về Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh để xem xét việc cập nhật, bổ sung và công bố danh mục mạng lưới tuyến theo hướng dẫn của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.</i> "	Tiếp thu, giải trình như trên	

30.5	Bãi bỏ nội dung tại điểm b khoản 3 Điều 20 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ. Lý do sửa đổi, bãi bỏ nội dung tại điểm d, đ khoản này:	Tiếp thu, giải trình như trên	
	- Tạo điều kiện cho doanh nghiệp, hợp tác xã không phải di chuyển để lấy xác nhận của hai đầu bến nhất là các tuyến có khoảng cách di chuyển xa.		
	- Sở Giao thông vận tải căn cứ biểu đồ chạy xe đã được công bố tại các bến xe khách để bố trí, sắp xếp giờ xe xuất bến hợp lý, tránh gây xung xung đột với các tuyến xe khác đang khai thác để đảm bảo an ninh trật tự trên tuyến.		
	- Qua theo dõi hiện nay các bến xe khách chỉ căn cứ biểu đồ chạy xe tại bến mình quản lý để xác nhận giờ xe xuất bến cho đơn vị kinh doanh mà chưa đánh giá được mức độ ảnh hưởng đối với các tuyến có trùng hành trình hoạt động ở các bến xe khác dẫn đến gây xung đột và mất an ninh trật tự trên tuyến.		
30.6	Bổ sung thêm điểm d vào khoản 10 Điều 22 Điều 20 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ như sau: " d) Thu hồi phù hiệu của các xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi có trên 70% tổng thời gian hoạt động trong một tháng tại địa phương khác nơi cấp phù hiệu". Lý do: Bổ xung quy định để quản lý, xử lý đối với xe xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi và đồng nhất với nội dung quy tại điểm c khoản 1 Điều 6 Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 của Chính phủ.	Tiếp thu, giải trình như trên	

II. NGHỊ ĐỊNH SỐ 119/2021/NĐ-CP

TT	Ý kiến kiến nghị	Tiếp thu, giải trình	Ghi chú
1	Sở GTVT Đà Nẵng : Nghị định số 119/2021/NĐ-CP ngày 24/2/2021 của Chính phủ quy định về trình tự, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép vận tải đường bộ qua biên giới a) Những điểm không phù hợp trong quy định về chuyển đi đối với phương tiện phi thương mại: ■ Tại điểm b, khoản 2, Điều 5, Nghị định số 119/2021/NĐ-CP quy định “Giấy phép liên vận cấp cho phương tiện phi thương mại (không bao gồm phương tiện cứu hỏa, phương tiện cứu thương, phương tiện cứu hộ, phương tiện thực hiện cứu trợ nhân đạo) được phép đi lại một lần và có thời hạn không quá 30 ngày kể từ ngày cấp.”; ■ Đối chiếu các quy định liên quan: Hiệp định tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện cơ giới đường bộ qua lại biên giới giữa Chính phủ nước CHXHN Việt Nam và Chính phủ nước CHDCND Lào; Nghị định thực hiện Hiệp định tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện cơ giới đường bộ qua lại biên giới giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ nước CHDCND Lào; Tại khoản 3, điều 10, Nghị định thư quy định: “3. Thời hạn của giấy phép liên vận cấp cho phương tiện phi thương mại là 30 ngày kể từ ngày cấp, riêng thời hạn giấy phép liên vận cấp cho phương tiện đi công vụ, phương tiện của các cơ quan ngoại giao, tổ chức quốc tế có thể có theo thời gian của chuyến đi nhưng không vượt quá 01 năm.” (không quy định được phép đi lại một lần); Đồng thời trước đây tại khoản 2, điều 11, Thông tư số 88//2014/TT-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ GTVT về hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định và Nghị định thư trên, quy định: “2. Giấy phép liên vận Việt - Lào cấp cho phương tiện phi thương mại có thời hạn 30 ngày, kể từ ngày cấp.”, không quy định được phép đi lại một lần; (Hiện nay khoản 2, điều 11, Thông tư số 88//2014/TTBGTVT bị bãi bỏ bởi Thông tư số 05/2022/TT-BGTVT ngày 25/5/2022 của Bộ GTVT bãi bỏ một số quy định liên quan đến cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép của các Thông tư về vận tải đường bộ quốc tế do Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành).	Tiếp thu và sửa vào trong Nghị định	

	- Đối chiếu với các quy định liên quan trên thì trước ngày Nghị định số 119/2021/NĐ-CP có hiệu lực (15/02/2022) các phương tiện phi thương mại được đi lại nhiều lần trong thời hạn 30 ngày cấp phép, không quy định được phép đi lại một lần trong thời hạn 30 ngày; Từ ngày 15/02/2022, phương tiện chỉ đi được 1 lần (1 chuyến) mặc dù giấy phép liên vận của phương tiện có thời hạn 30 ngày, gây ra nhiều khó khăn đối với các tổ chức, cá nhân đề xuất: Sở GTVT kính đề xuất quy định về giấy phép liên vận cấp cho phương tiện phi thương mại thực hiện như trước đây tại khoản 2, điều 11, Thông tư số 88//2014/TT-BGTVT: “2. Giấy phép liên vận Việt - Lào cấp cho phương tiện phi thương mại có thời hạn 30 ngày, kể từ ngày cấp.”, không quy định thêm được phép đi lại một lần, nhằm tạo điều kiện cho doanh nghiệp, cũng đồng thời giảm tải giải quyết TTHC đối với Sở GTVT và tránh lãng phí việc cấp số liên vận. b) Những điểm không phù hợp trong quy định về cấp giấy phép vận tải quốc tế giữa VN và Lào: - Tại khoản 1, điều 23, Nghị định số 119/2021/NĐ-CP quy định “1. Đối tượng: Giấy phép vận tải đường bộ quốc tế giữa Việt Nam và Lào cấp cho đơn vị kinh doanh vận tải của Việt Nam đáp ứng quy định tại Điều 19 Nghị định thư..” Tức là các doanh nghiệp, hợp tác xã có “kinh nghiệm từ 3 năm trở lên trong hoạt động vận tải nội địa tại nước mình”. Quy định này gây khó khăn cho nhiều doanh nghiệp mặc dù mới thành lập nhưng chủ doanh nghiệp đã có nhiều năm tham gia kinh doanh vận tải quốc tế Việt Nam-Lào trong các Hiệp hội ô tô địa phương hoặc là thành viên Hợp tác xã vận tải, đồng thời doanh nghiệp có tiềm lực kinh tế mạnh, đầu tư nhiều phương tiện nhưng lại không được cấp giấy phép vận tải quốc tế Việt Nam và Lào. - Đề xuất: bỏ quy định Giấy phép vận tải đường bộ quốc tế giữa Việt Nam và Lào cấp cho đơn vị kinh doanh vận tải của Việt Nam có “kinh nghiệm từ 3 năm trở lên trong hoạt động vận tải nội địa tại nước mình” để tạo điều kiện cho doanh nghiệp có điều kiện kinh doanh, cạnh tranh công bằng, lành mạnh, phát triển kinh tế đất nước.		
02	Sở GTVT Điện Biên		

	- Đề nghị sửa đổi, bổ sung mẫu Giấy phép liên vận giữa Việt Nam - Lào thành 02 mẫu riêng biệt cho phương tiện phi thương mại và phương tiện thương mại. Đối với mẫu dành cho phương tiện phi thương mại, xe công vụ đề nghị rút gọn thành 01 tờ với đầy đủ các nội dung, thông tin theo quy định để tránh lãng phí. Bởi theo quy định hiện hành, phương tiện phi thương mại chỉ được đi lại 01 lần/01 lần cấp Giấy phép liên vận. - Đề xuất sửa đổi khoản 6 Điều 25 Nghị định 119/2021/NĐ-CP: "6. Khi Giấy phép liên vận giữa Việt Nam và Lào hết hạn hoặc bị hư hỏng, bị mất; tổ chức, cá nhân, đơn vị kinh doanh vận tải lập hồ sơ đề nghị cấp lại theo quy định tại khoản 2, khoản 3 và khoản 5 Điều này." thành "6. Khi Giấy phép liên vận giữa Việt Nam và Lào hết hạn hoặc bị hư hỏng, bị mất; tổ chức, cá nhân, đơn vị kinh doanh vận tải lập hồ sơ đề nghị cấp lại theo quy định tại khoản 2, khoản 3 và khoản 5 Điều này. Giấy phép hết hạn hoặc hư hỏng nộp về cơ quan cấp phép cùng với hồ sơ đề nghị cấp lại Giấy phép liên vận giữa Việt Nam và Lào." - Khoản 8, khoản 9 Điều 28: Đề nghị phân cấp thẩm quyền về Sở Giao thông vận tải thực hiện các thủ tục: Bổ sung, thay thế, ngừng phương tiện khai thác tuyến vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải hành khách cố định giữa Việt Nam và Lào. - Đề nghị cho phép các Sở GTVT được lựa chọn tự in phôi Giấy phép liên vận giữa Việt Nam và Lào hoặc đặt mua tại Cục ĐBVN.	- Không tiếp thu do mẫu giấy phép liên vận đã được quy định tại Khoản 1 Điều 10 Nghị định thư tạo điều kiện thuận lợi cho người và hàng hóa hoạt động vận tải qua lại biên giới giữa hai nước Việt Nam - Lào - Tiếp thu, sửa vào dự thảo. - Không tiếp thu để đảm bảo trao đổi đối đẳng với Cục Vận tải Lào là cơ quan quản lý tuyến bên phái Lào. - Tiếp thu và sửa trong Thông tư hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định và Nghị định thư về tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện cơ giới đường bộ hoạt động qua lại biên giới giữa Việt Nam và Lào.	
--	---	--	--