LIÊN ĐOÀN THƯƠNG MẠI VÀ CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
Số: 1999/LĐTM-PC	**Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**
V/v góp ý Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định liên quan đến quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô, đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe	*Hà Nội, ngày 02 tháng 10 năm 2023*

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Trả lời Công văn số 10231/BGTVT-VT của Bộ Giao thông vận tải về việc đề nghị góp ý Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định liên quan đến quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô, dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe (Nghị định 65/2016/NĐ-CP, Nghị định 10/2020/NĐ-CP, Nghị định 119/2021/NĐ-CP) (sau đây gọi tắt là Dự thảo), Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) có một số ý kiến ban đầu đối với Dự thảo như sau:

I. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 65/2016/NĐ-CP quy định điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe và dịch vụ sát hạch lái xe (Điều 1)

1. Bổ sung Điều 4a

Dự thảo bổ sung Điều 4a "việc xây dựng, thành lập cơ sở đào tạo lái xe ô tô và trung tâm sát hạch lái xe phải căn cứ quy hoạch tỉnh, quy hoạch chuyên ngành và các quy hoạch khác có liên quan, trong đó có xét đến các yếu tố đặc thù của các địa phương, vùng sâu, vùng xa, miền núi, hải đảo; phù hợp với mật độ dân cư trên địa bàn; khuyến khích ứng dụng công nghệ, thiết bị hiện đại trong hoạt động đào tạo lái xe ô tô và sát hạch lái xe".

Mục tiêu của việc bổ sung này là "Bổ sung quy định về sự phù hợp với quy hoạch của địa phương để đảm bảo việc phân bố đồng đều hoạt động đào tạo lái xe ô tô và sát hạch lái xe phù hợp với mật độ dân cư trên địa bàn, giảm thiểu sự đầu tư xây dựng tràn lan, dẫn đến sự cạnh tranh không lành mạnh trong hoạt động và gây lãng phí của cải cho xã hội."

Việc bổ sung quy định trên cần được xem xét ở các điểm sau:

- Tính thống nhất: Điều 4 Nghị định 65/2016/NĐ-CP về quy hoạch phát triển cơ sở kinh doanh dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe đã được bãi bỏ tại Nghị định 138/2018/NĐ-CP để đảm bảo phù hợp với pháp luật về quy hoạch. Dự thảo khôi phục lại quy định liên quan đến quy hoạch liên quan đến việc xây dựng, thành lập cơ sở đào tạo lái xe ô tô và trung tâm sát hạch lái xe là chưa thống nhất với pháp luật về quy hoạch.

- Dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe ô tô là ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Các chủ thể kinh doanh sẽ tính toán về hiệu quả kinh doanh để xem xét có gia nhập thị trường hay không. Vì vậy, việc Nhà nước xem xét đến tính hiệu quả, lãng phí của cải xã hội là không cần thiết. Trong ngành nghề này, Nhà nước đã kiểm soát bằng các điều kiện kinh doanh, doanh nghiệp chỉ cần đáp ứng điều kiện kinh doanh là có thể hoạt động, với vai trò quản lý, Nhà nước chỉ cần kiểm soát việc doanh nghiệp có đáp ứng các điều kiện kinh doanh hay không. Liên quan đến vấn đề cạnh tranh không lành mạnh, các cơ quan quản lý nhà nước có thể sử dụng công cụ quản lý của pháp luật cạnh tranh, thay vì sử dụng công cụ hành chính, can thiệp vào thị trường bằng việc áp đặt về số lượng các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ này trên thị trường.

  Từ những phân tích trên, đề nghị Ban soạn thảo bỏ Điều 4a.

2. Về tiêu chuẩn giáo viên dạy lái xe (khoản 3 Điều 1 Dự thảo sửa đổi, bổ sung Điều 8 Nghị định 65/2016/NĐ-CP, được sửa đổi tại khoản 5 Điều 1 Nghị định 138/2018/NĐ-CP)

- *Điều kiện về ngành, lĩnh vực được đào tạo*

Theo quy định tại khoản 1 Điều 8 Nghị định 65/2016/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 5 Điều 1 Nghị định 138/2018/NĐ-CP) giáo viên dạy lý thuyết phải đáp ứng điều kiện "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".

Theo giải trình của Ban soạn thảo "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." (điểm 2c Mục I Dự thảo Tờ trình). Tuy nhiên, Dự thảo lại gần như giữ nguyên như quy định hiện hành về tiêu chuẩn này đối với giáo viên dạy lý thuyết "phải có bằng tốt nghiệp trung cấp trở lên một trong các chuyên ngành luật laaut, 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%". Như vậy, quy định này tại Dự thảo vẫn chưa phù hợp với thực tế, đề nghị Ban soạn thảo xem xét bỏ quy định này, tức bỏ điểm a khoản 1 Điều 8 (được sửa đổi, bổ sung).

- *Điều kiện về số km lái xe an toàn*

Dự thảo bổ sung điều kiện của giáo viên dạy thực hành lái xe là "có 50.000 km lái xe an toàn trở lên".

Việc xác định người đề nghị xin cấp giấy chứng nhận có đáp ứng yêu cầu này không, hoàn toàn dựa vào thông tin của người xin cấp giấy chứng nhận, cơ quan nhà nước tại thời điểm xem xét hồ sơ khó có thể kiểm tra được thông tin này có chính xác hay không.

Thông tin cơ quan nhà nước có thể biết được là người xin phép có bị xử phạt vi phạm hành chính liên quan đến điều kiện phương tiện giao thông hay không nhưng lại không thể xác định được số km lái xe của người xin cấp giấy chứng nhận.

Vì vậy, việc yêu cầu cung cấp thông tin mà cơ quan nhà nước không thể kiểm chứng được tính chính xác của thông tin, là không cần thiết.

Đề nghị Ban soạn thảo điều chỉnh quy định tiêu chuẩn này theo hướng điều kiện này là không bị xử phạt vi phạm hành chính liên quan đến điều khiển phương tiện giao thông trong một khoảng thời gian, và các thông tin này, cơ quan cấp Giấy chứng nhận sẽ tra cứu trong hệ thống dữ liệu thông tin, không cần yêu cầu người làm thủ tục phải cung cấp tài liệu, hồ sơ.

Đồng thời, đề nghị bỏ quy định phải cung cấp "bản khai số km lái xe an toàn theo mẫu quy định tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Nghị định này và phải chịu trách nhiệm về nội dung khai trước pháp luật" tại điểm d khoản 1 Điều 9 (được sửa đổi).

3. Về thủ tục cấp lại giấy chứng nhận giáo viện dạy thực hành lái xe (khoản 5 Điều 1 Dự thảo sửa đổi Điều 10 Nghị định 65/2016/NĐ-CP)

- *Các trường hợp Giấy chứng nhận được cấp lại*

Khoản 1 Điều 10 (sửa đổi) quy định về cá trường hợp cấp lại Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe, trong đó có trường hợp "bị thu hồi theo quy định tại điểm g khoản 3 Điều 9". Quy định này có thể đưa đến cách hiểu, các trường hợp bị thu hồi khác quy định tại khoản 3 Điều 9 sẽ không được cấp lại Giấy chứng nhận. Điều này là chưa hợp lý, chưa tạo cơ hội cho những người đã bị thu hồi được cấp lại Giấy chứng nhận và chưa công bằng cho các đối tượng bị thu hồi Giấy chứng nhận.

Đề nghị Ban soạn thảo sửa đổi khoản 1 Điều 10 theo hướng các trường hợp bị thu hồi tại khoản 3 Điều 9 sẽ được cấp lại Giấy chứng nhận sau một khoảng thời gian nhất định (ví dụ: sau 01 năm tính từ thời điểm bị hồi).

- *Cấp lại Giấy chứng nhận cho trường hợp bị thu hồi*

Dự thảo bổ sung điểm d khoản 2 Điều 10 theo đó "đối với cấp lại trong trường hợp giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe bị thu hồi theo quy định tại điểm g khoản 3 Điều 9 Nghị định này, Sở Giao thông vận tải tổ chức kiểm tra đánh giá. Trong thời hạn không quá 03 ngày làm việc, kể từ ngày đạt kết quả kiểm tra, Sở Giao thông vận tải cấp giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe".

Quy định này là chưa rõ về nội dung kiểm tra, trình tự thủ tục để được kiểm tra. Để đảm bảo tính minh bạch và thuận lợi trong thực hiện, đề nghị Ban soạn thảo quy định rõ những vấn đề này.

4. Giấy phép lái xe tập lái

Khoản 6 Điều 1 Dự thảo bổ sung khoản 1 Điều 11 Nghị định 65/2016/NĐ-CP về thời hạn của giấy phép lái xe tập lại "có thời hạn tương ứng với thời gian được phép lưu hành của xe tập lái nhưng không vượt quá thời hạn sử dụng hợp pháp đối với xe tập lái".

"Thời hạn sử dụng hợp pháp đối với xe tập lái" là khái niệm chưa rõ, đề nghị Ban soạn thảo quy định rõ về khái niệm này.

II. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 10/2020/NĐ-CP quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (Điều 2)

1. Về kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng (khoản 3 Điều 2 Dự thảo sửa đổi, bổ sung khoản 3, 5 Điều 7 Nghị định 10/2020/NĐ-CP)

- *Về vấn đề quảng cáo*

Dự thảo bổ sung quy định đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và lái xe "không được quảng cáo hoặc đăng tải một trong các thông tin sau dưới mọi hình thức: hành trình/lộ trình; điểm đầu/nơi đi, điểm cuối/nơi đến; chuyến xe có xác định giờ khởi hành/xuất phát; giá vé hoặc số tiền/hành khách (người); địa điểm đón, trả khách".

Kinh doanh dịch vụ vận tải hành khách theo hợp đồng không phải là loại dịch vụ cấm quảng cáo theo quy định tại Điều 7 Luật Quảng cáo 2012. Vì vậy, quy định trên tại Dự thảo là chưa phù hợp với quy định của pháp luật quảng cáo và trái với chính sách "Tạo điều kiện để tổ chức, cá nhân phát triển các loại hình quảng cáo" quy định tại khoản 2 Điều 3 Luật Quảng cáo 2012. Đề nghị Ban soạn thảo bỏ quy định bổ sung này.

Góp ý tương tự, đề nghị bỏ khoản 4 Điều 2 Dự thảo.

- *Về gửi thông tin của hợp đồng vận chuyển*

Theo quy định tại khoản 5 Điều 7 Nghị định 10/2020/NĐ-CP đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng trước khi thực hiện vận chuyển hành khách phải cung cấp đầy đủ các nội dung tối thiểu của hợp đồng vận chuyển (trừ các nội dung về trách nhiệm các bên trong hợp đồng) và danh sách kèm theo đến Sở Giao thông vận tải nơi cấp Giấy phép kinh doanh vận tải qua thư điện tử hoặc qua phần mềm theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

Hiện nay, với sự phát triển mạnh mẽ về công nghệ, việc phân biệt loại hình kinh doanh vận tải taxi, hay xe hợp đồng là không còn hợp lý. Do mỗi ngày có hàng trăm nghìn, hàng triệu giao dịch chuyến xe hợp đồng, trong khi phương thức báo cáo hiện

nay là email, tương đối thủ công, chưa được tự động hoá. Điều này tạo ra gánh nặng tuân thủ rất lớn cho doanh nghiệp (phải đầu tư chi phí và nhân lực để gửi báo cáo theo giao dịch chuyến xe), đồng thời tạo áp lực về dung lượng lưu trữ cho hộp thư điện tử của các Sở Giao thông vận tải địa phương.

Trong bối cảnh, Chính phủ đang thúc đẩy cải cách hành chính, cắt giảm chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp, quy định này cần được xem xét bãi bỏ để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong quá trình hoạt động. Đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc bỏ quy định tại khoản 5 Điều 7 Nghị định 10/2020/NĐ-CP thay vì sửa đổi theo hướng bổ sung thêm nội dung phải cung cấp, gia tăng thêm gánh nặng về chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp.

2. Quy trình đăng ký, ngừng khai thác tuyến vận tải hành khách cố định (khoản 6 Điều 2 Dự thảo sửa đổi khoản 2 Điều 20 Nghị định 10/2020/NĐ-CP)

- *Đăng ký khai thác tuyến*

Dự thảo quy định đăng ký khái thác tuyến vận tải hành khách cố định chưa nằm trong danh mục mạng lưới tuyến đã được cơ quan có thẩm quyền công bố, theo đó trong trường hợp doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải với bến xe không thống nhất được hành trình, giờ xe xuất bến, "trong thời hạn 07 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".

So với hiện hành, quy định tại Dự thảo đã quy định chi tiết hơn quy trình đăng ký khai thác tuyến trong trường hợp đơn vị vận tải và bến xe không thống nhất được hành trình, giờ xe xuất bến. Tuy nhiên, quy định tại Dự thảo cần xem xét ở một số điểm sau:

- Không rõ về thời gian giải quyết thủ tục hành chính: Chỉ có quy định về thời gian Sở Giao thông vận tải nơi doanh nghiệp, hợp tác xã đặt trụ sở hỏi ý kiến Sở Giao thông vận tải đầu tuyến, không có thời gian Sở Giao thông vận tải đầu tuyến phải trả lời và thời gian Sở Giao thông vận tải nơi doanh nghiệp đặt trụ sở chính phải trả lời cho doanh nghiệp;
- Việc quy định doanh nghiệp, hợp tác xã phải gửi đến Sở Giao thông vận tải nơi doanh nghiệp, hợp tác xã đặt trụ sở chính hoặc trụ sở chi nhánh để đăng ký tuyến dường như chưa hợp lý, trong trường hợp, nơi đặt trụ sở chính hoặc trụ sở chi nhánh không nằm trên hành trình của tuyến;
- Không rõ về tiêu chí để cơ quan có thẩm quyền có ý kiến hoặc đồng ý/từ chối đề xuất đăng ký tuyến của đơn vị kinh doanh vận tải.

Để đảm bảo tính hợp lý và minh bạch đề nghị Ban soạn thảo quy định:

- Quy định rõ về trình tự thủ tục đăng ký tuyến trong trường hợp đơn vị kinh doanh vận tải và bến xe không thống nhất được hành trình, giờ xe xuất bến
- Quy định rõ về tiêu chí, nội dung mà các Sở Giao thông vận tải cho ý kiến, đồng ý/từ chối đề xuất của đơn vị kinh doanh vận tải
- Quy định nơi nhận hồ sơ là Sở Giao thông vận tải đầu tuyến hoặc cuối tuyến của hành trình.

- *Trường hợp phải nộp lại phù hiệu*

Dự thảo sửa đổi khoản 9 Điều 20 Nghị định 10/2020/NĐ-CP như sau: "doanh nghiệp, hợp tác xã bị thu hồi đăng ký khai thác tuyến đối với nốt (tài) đang khai thác khi trong một tháng thực hiện dưới 70% tổng số chuyến xe của nốt (tài) đã đăng ký".

Quy định này là chưa hợp lý, bởi vì tùy theo tình hình của thị trường, doanh nghiệp không thể lúc nào cũng có thể khai thác được trên 70% tổng số chuyến xe của nốt (tài) đã đăng ký. Việc đặt ra yêu cầu cứng về việc phải thực hiện tối thiểu tổng số chuyến xe trong một tháng, là sự can thiệp hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, là sự can thiệp hành chính vào thị trường. Mục tiêu chính sách của quy định này là nhằm ngăn chặn tình trạng doanh nghiệp đăng kí nốt nhưng không kinh doanh, giữ chỗ. Tuy nhiên, hướng giải quyết cần phải thay đổi về phương thức quản lý tuyến vận tải cố định. Hiện nay, việc quản lý tuyến vận tải cố định theo hướng mỗi nốt chỉ có một doanh nghiệp được đăng ký. Điều này sẽ ảnh hưởng tới tính cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường và cũng khiến xảy ra hiện tượng, doanh nghiệp đăng ký nốt nhưng không kinh doanh hoặc bán nốt. Nếu để việc đăng ký nốt theo hướng không giới hạn mỗi nốt chỉ có một doanh nghiệp khai thác thì sẽ không có tình trạng này. Đề nghị Ban soạn thảo bỏ quy định này.

Đồng thời đề nghị Ban soạn thảo bỏ quy định sửa đổi bổ sung khoản 10 Điều 20 về thủ tục thu hồi Thông báo các đăng ký khai thác tuyến thành công và thu hồi các cấp cho phương tiện hoạt động trên tuyến đối với trường hợp tuyến thực hiện dưới 70% tổng số chuyến xe đã đăng ký.

3. Về yêu cầu lắp camera

Khoản 5 Điều 34 Nghị định 10/2020/NĐ-CP quy định đơn vị kinh doanh vận tải hành khách sử dụng xe ô tô có sức chứa từ 09 chỗ (kể cả người lái xe) trở lên, đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa bằng công-ten-nơ, xe đầu kéo phải lắp camera.

Năm 2021, trước thời điểm bắt buộc phải áp dụng quy định này (01/7/2021), VCCI đã thực hiện cuộc khảo sát với hơn 100 doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách từ 09 chỗ trở lên, kinh doanh vận tải hàng hóa – là đối tượng chịu tác động trực tiếp của quy định này, ở ba miền Bắc, Trung, Nam để nhận diện một số tác động của quy định đối với doanh nghiệp.

Kết quả khảo sát cho thấy, yêu cầu lắp camera tạo ra gánh nặng rất lớn về chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp, đặc biệt tác động lớn đến các doanh nghiệp mới có hoạt động khởi sự kinh doanh (có thời hạn hoạt động dưới 05 năm). Để thực hiện quy định này, một xe ô tô có thể phải gánh các chi phí khoảng 17 triệu đồng (chi trả chi phí lắp camera 5,8 triệu đồng; chi phí truyền dữ liệu: 1,2 triệu đồng, chi phí thải bỏ camera là 5 triệu đồng, chi phí để tháo dỡ camera là 5 triệu đồng (đối với các doanh nghiệp đã lắp camera trước đó nhưng không tương thích với yêu cầu truyền dẫn của quy định)). Nếu trên cả nước có 200.000 xe khách, xe ô tô đầu kéo, container[1] thì chi phí ước tính để tuân thủ riêng phần lắp camera là 1160 tỷ đồng[2], hàng tháng chi phí truyền dẫn dữ liệu sẽ là 240 tỷ đồng[3].

Mục tiêu quản lý của cơ quan nhà nước khi ban hành quy định này nhằm giám sát và cảnh báo vi phạm đối với tài xế lái xe, đảm bảo an toàn giao thông. Nhưng phân tích vào từng mục tiêu thì thấy rằng: camera lắp trên xe có thể giám sát hành vi của lái xe. Là căn cứ xử lý vi phạm, ngăn ngừa vi phạm nhưng việc giám sát này có một số hạn chế nhất định vì dữ liệu truyền về là hình ảnh tĩnh chứ không phải là hình ảnh động (video). Do đó trong một số trường không chưa phản ánh chính xác hành vi của tài xế.

Camera cũng có thể giám sát và là bằng chứng để xử lý các vi phạm của hành khách trên xe. Nhưng chưa có số liệu thống kê đầy đủ nào về các hành vi vi phạm trên xe ô tô là nguy cơ cao để cơ quan nhà nước buộc phải thực hiện giám sát hành vi của các hành khách. Còn các mục tiêu về giám sát tải trọng, hành trình của xe ô tô thì camera không có chức năng này và hiện tại quy định pháp luật đã có các công cụ khác để quản lý.

Nếu xét về tính pháp lý thì quy định này chưa đủ rõ ràng để các doanh nghiệp xác định chính xác số lượng, chủng loại camera phải lắp trên xe. Một vấn đề quan trọng nữa là, yếu tố hình ảnh của hành khách thuộc về quyền hình ảnh riêng tư chưa được bảo vệ một cách hợp lý trong các quy định liên quan. Trong khi đây lại là vấn đề quan trọng mà các quốc gia trên thế giới quan tâm khi quy định về lắp camera trên xe ô tô vận tải hành khách.

Cũng theo nội dung Tờ trình "Hệ thống xử lý dữ liệu hình ảnh camera mới dừng lại ở bước thử nghiệm, hiện các Sở GTVT đang phải theo dõi, chiết xuất dữ liệu trên phần mềm của đơn vị vận tải, nên công tác quản lý gặp nhiều khó khăn". Như vậy có thể

---

[1] https://tuoitre.vn/200-000-xe-khach-xe-dau-keo-phai-lap-camera-giam-sat-truoc-ngay-1-7-20210412181506439.htm

[2] 5,8 triệu x 01 chiếc x 200.000 xe.

[3] 1,2 triệu x 1 tháng x 200.000 xe.

thấy, từ khi phát sinh hiệu lực đến nay, công cụ quản lý bằng camera gặp nhiều khó khăn, ít hiệu quả.

Đề nghị Ban soạn thảo đánh giá lại một cách toàn diện về việc yêu cầu lắp camera giám sát ở trên.

III. Sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định 119/2021/NĐ-CP

Các trường hợp thu hồi Giấy phép liên vận ASEAN (khoản 5 Điều 3 sửa đổi điểm b khoản 1 Điều 9 Nghị định 119/2021/NĐ-CP)

Dự thảo đã sửa đổi thời gian từ 03 tháng xuống còn 02 tháng kể từ ngày cấp giấy phép liên vận, đơn vị vận tải không thực hiện hoạt động vận tải liên vận ASEAN sẽ bị thu hồi giấy phép. Lý do được giải trình là "Rút ngắn thời gian không thực hiện hoạt động vận tải liên vận ASEAN trong thời gian từ 03 tháng xuống **02** tháng kể từ ngày được cấp giấy phép liên vận, để thực hiện thu hồi giấy phép liên vận của những phương tiện không hoạt động để cấp cho phương tiện có nhu cầu". Lý do này chưa thực sự đủ thuyết phục, bởi vì Giấy phép liên vận không bị khống chế số lượng đơn vị vận tải được cấp, các đơn vị vận tải nộp hồ sơ, cơ quan có thẩm quyền xem xét và sẽ cấp Giấy phép nếu đủ điều kiện. Vì vậy việc thu hồi giấy phép liên vận của những phương tiện không hoạt động để cấp cho phương tiện có nhu cầu là chưa chính xác.

Việc rút ngắn thời gian không hoạt động vận tải liên vận làm căn cứ thu hồi Giấy phép sẽ tác động đến hoạt động cua đơn vị kinh doanh vận tải, đề nghị Ban soạn thảo giữ nguyên như quy định hiện hành.

Trên đây là một số ý kiến ban đầu của Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đối với Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định liên quan đến quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô, dịch vụ đào tạo lái xe ô tô và dịch vụ sát hạch lái xe (Nghị định 65/2016/NĐ-CP, Nghị định 10/2020/NĐ-CP, Nghị định 119/2021/NĐ-CP). Rất mong quý Cơ quan cân nhắc để chỉnh sửa, hoàn thiện.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của quý Cơ quan./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ, Bộ Tư pháp
- Ban Thường trực (để báo cáo);
- Lưu VT, PC.

TM. BAN THƯỜNG TRỰC
KT. TỔNG THƯ KÝ
PHÓ TỔNG THƯ KÝ

LIÊN ĐOÀN THƯƠNG MẠI VÀ CÔNG NGHIỆP VIỆT NAM
BAN CHẤP HÀNH

Đậu Anh Tuấn