|  |  |
| --- | --- |
| **HIỆP HỘI VẬN TẢI Ô TÔ****VIỆT NAM**Số: /CV- HHVTV/v:Kiến nghị sửa đổi, bổ sung một số quy định trong Luật TTATGTĐB và các Nghị định.  | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập – Tự do – Hạnh phúc***Hà Nội, ngày tháng 7 năm 2025* |

|  |  |
| --- | --- |
|  **Kính gửi:** | **Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI).** |

Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ (Luật TTATGTĐB) và các Nghị định, Thông tư hướng dẫn thực hiện Luật TTATGTĐB có hiệu lực từ ngày 01/01/2025 đã tạo được hành lang pháp lý minh bạch, thông thoáng, ý thức tự giác và văn hóa giao thông của người tham gia giao thông được nâng lên. Tuy nhiên, sau gần 7 tháng triển khai thực hiện vẫn còn một số quy định chưa phù hợp với thực tế, gây khó khăn, vướng mắc, đình trệ hoặc ngừng hoạt động, gây thiệt hại cho doanh nghiệp rất cần được sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với thực tế.

Trên cơ sở tiếp thu ý kiến nghị từ Hội viên, Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam (Hiệp hội) đã đánh giá tác động tiêu cực từ những bất cập từ các văn bản QPPL nêu trên: Giảm năng lực cung ứng dịch vụ, giá cước vận tải tăng, tăng chi phí logistics, giảm sức cạnh tranh của cả nền kinh tế; nhiều dự án, công trình bị ảnh hưởng, giảm tiến độ thi công; mất thị trường đối với một số lĩnh vực liên quan do hoạt động vận tải bị đình trệ; giảm nguồn thu vào ngân sách nhà nước; nguồn cung lái xe hiện đang bị thiếu trầm trọng; một số quy định còn bất cập, gây đình trệ hoạt động đẩy một số doanh nghiệp vào tình trạng nợ xấu và nguy cơ dẫn đến phá sản…vv.

Tại Hội nghị ngày 27/6/2025, Bộ Công an đã tổ chức Hội nghị lấy ý kiến tham gia, góp ý vào dự thảo nhiều Luật, trong đó có Luật TTATGTĐB. Kết luận Hội nghị, Thứ trưởng Bộ Công an Lê Quốc Hùng nhấn mạnh: “Lần này chỉ sửa đổi về hình thức các Luật cho phù hợp với cơ cấu tổ chức mới sau khi thực hiện mô hình chính quyền 02 cấp và sau khi thực hiện sáp nhập các bộ; không sửa đổi, bổ sung về nội dung các Luật nói trên”.

Về vấn đề này, Hiệp hội cho rằng nếu không sửa đổi, bổ sung ngay một số nội dung trong Luật TTATGTĐB sẽ gây khó khăn, vướng mắc rất lớn cho doanh nghiệp, gây tốn kém cho doanh nghiệp khi tiếp tục phải thực hiện các quy định của Luật TTATGTĐB.

Triển khai thực hiện chỉ đạo của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 66-NQ/TW, ngày 30/4/2025 về “Đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới” và Nghị quyết số 68-NQ/TW, ngày 04/5/2025 về “Phát triển kinh tế tư nhân” và Nghị quyết số 66/NQ-CP, ngày 26/3/2025 của Chính phủ về “Chương trình cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh năm 2025 và 2026”, nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới, Hiệp hội tiếp tục kiến nghị sửa đổi, bổ sung một số quy định còn bất cập, không còn phù hợp với thực tế trong Luật TTATGTĐB và Nghị định của Chính phủ hướng dẫn thực hiện các Luật nói trên. Tại văn bản này, Hiệp hội hạn chế trích dẫn lại nội dung trong các văn bản gốc, mà viết lại luôn nội dung kiến nghị như thế nào để văn bản không quá dài, cụ thể:

**I. Kiến nghị sửa đổi, bổ sung một số nội dung trong Luật TTATGTĐB:**

**1.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Điểm e Khoản 1 Điều 59 về tuổi tối đa của người lái xe, viết lại như sau: “Tuổi tối đa của người lái xe chở người (kể cả xe buýt) trên 29 chỗ (không kể chỗ của người lái xe), xe ô tô chở người giường nằm, thực hiện theo quy định của Luật Lao động (đủ 62 tuổi đối với nam, đủ 57 tuổi đối với nữ).

 **\* Lý do kiến nghị:** Sức khỏe của người dân Việt Nam hiện đã được cải thiện rất nhiều so với trước đây; hạ tầng giao thông và phương tiện tốt hơn so với trước đây; hầu hết người lái xe ở tuổi 57 đều có kỹ năng và kinh nghiệm rất tốt để lái xe an toàn và thân thiện, nếu không được lái xe ở tuổi 57 thì đơn vị vận tải không biết phải bố trí đối tượng này làm gì để chờ đến tuổi nghỉ hưu; hiện nay tại Nhật Bản và Hàn Quốc và nhiều nước trên thế giới đang cho phép lái xe kinh doanh vận tải được tiếp tục lái xe đến trên 65 tuổi nếu còn đủ sức khỏe; để tăng cường quản lý sức khỏe của người lái xe khi đã trên 60 tuổi, đề nghị Bộ Y tế nên có quy định rút ngắn chu kỳ khám sức khỏe định kỳ lại cho phù hợp; hiện nay, hầu hết các đơn vị kinh doanh vận tải đang thiếu trầm trọng lực lượng lái xe khách và xe đầu kéo.

**2.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Khoản 2, khoản 3 Điều 58, viết lại như sau: ***“Giấy phép lái xe chưa bị trừ hết điểm trong thời hạn 12 tháng thì được phục hồi đủ 12 điểm”***; và “… ***Sau thời hạn ít nhất là 03 tháng kể từ ngày bị trừ hết điểm, người có giấy phép lái xe***…”.

**\* Lý do kiến nghị:** Tổng hợp các ý kiến từ các Hiệp hội thành viên và Hội viên trực thuộc đều phản ánh tâm tư, tâm lý của người lái xe kinh doanh vận tải hiện nay rất căng thẳng, ngột ngạt, nhiều người lái xe có ý định xin nghỉ việc do không chịu đựng được áp lực trong việc trừ điểm giấy phép lái xe hiện hành, cùng với mức phạt quá cao trong Nghị định 168 hiện nay; thời gian chờ đợi 06 tháng để được tham gia kiểm tra kiến thức pháp luật về TTATGTĐB là quá dài đối với người lái xe, trong thời gian chờ đợi nói trên thì hầu hết người lái xe sẽ chuyển sang làm một việc nào khác để tồn tại và có rất ít người quay lại để làm nghề lái xe kinh doanh vận tải.

**3.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Điều 57 về “Giấy phép lái xe”: Đề nghị nghiên cứu bổ sung vào phần cuối các Điểm k, l, m, n, o, p người lái xe được điều khiển các loại xe các hạng thấp hơn (tương tự như quy định tại các Điểm a, b, c, d, đ, e, g, h, I), hoặc để cho văn bản ngắn gọn có thể viết theo nguyên tắc “Người có giấy phép lái xe hạng cao hơn thì được lái các hạng xe thấp hơn”.

**4.** Quy định tại Điều 60 về “Đào tạo lái xe”: Hiện chưa có quy định cụ thể, rõ ràng đối với người có GPLX hạng D1E, D2E và DE có được lái xe CE (xe đầu kéo) hay không và cũng chưa có quy định người có GPLX hạng D1, D2 và D có được học và thi chuyểnsang hạng CE để lái xe đầu kéo không?

**\* Kiến nghị:** Đề nghị xem xét bổ sung vào Điều 60: Người có GPLX hạng D1, hạng D2 và hạng D được học và thi chuyển sang hạng CE.

**\* Lý do kiến nghị:** Việc bổ sung đối tượng GPLX các hạng này không hề vi phạm quy định của Luật TTATGTĐB và theo logic thông thường thì người có GPLX hạng D1, D2 và D được lái các hạng xe từ hạng C trở xuống; hiện trong Luật TTATGTĐB chưa có quy định đối với người có GPLX hạng D1, hạng D2 và hạng D được học và thi chuyển sang hạng CE (đây không phải là học nâng hạng GPLX, mà chỉ là học chuyển hạng GPLX); thực tế hiện nay đang thiếu trầm trọng lái xe đầu kéo (theo báo cáo chưa đầy đủ từ cơ sở, hiện các đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe đầu kéo công ten nơ đang thiếu hụt từ 30 – 50% lái xe), nếu tình trạng này không được cải thiện thì nhiều đơn vị kinh doanh vận tải vận tải sẽ phá sản, dừng hoạt động, ảnh hưởng tiêu cực đến nền kinh tế đất nước; hiện, đang và sẽ tiếp tục phát sinh nhu cầu của người dân chuyển hạng GPLX từ hạng D1, D2 và D sang hạng CE.

**5.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại khoản 2 Điều 35, viết lại như sau: “Xe ô tô kinh doanh vận tải, phải lắp thiết bị giám sát hành trình; xe ô tô chở người từ 08 chỗ trở lên (không kể chỗ của người lái) kinh doanh vận tải, xe ô tô đầu kéo, xe ô tô tải có khối lượng toàn bộ trên 7500 kg, xe cứu thương, xe vận tải nội bộ, xe cứu hộ giao thông, phải lắp thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe”.

**\* Lý do kiến nghị:** Xe ô tô kinh doanh vận tải chở người dưới 08 chỗ ngồi (không kể người lái) và xe ô tô tải có khối lượng toàn bộ dưới 7.500kg không quy định bắt buộc phải lắp TBGNHANLX, chỉ lắp TBGSHT, vì các lý do sau: Hai đối tượng phương tiện trên hiện chiếm tỷ lệ rất lớn trong tổng số xe ô tô kinh vận tải (khoảng 800.000 - 900.000 xe/1.300.000 xe) và hầu hết loại phương tiện này chủ yếu chạy đường ngắn; dữ liệu từ TBGSHT và TBGNHANLX hiện là rất lớn, nhưng thực tế hiện nay chưa khai thác, sử dụng dữ liệu có hiệu quả, nếu quy định tất cả các xe kinh doanh vận tải phải lắp TBGNHANLX thì gây tốn kém cho các đơn vị kinh doanh vận tải và lãng phí xã hội không cần thiết; hiện chưa có đầy đủ cơ sở pháp lý để xử phạt các hành vi vi phạm từ dữ liệu của TBGSHT và TBGNHANLX, cụ thể là: TBGSHT và TBGNHANLX chưa có trong danh mục thiết bị đo theo quy định của Luật Đo lường và cả hai loại thiết bị này chưa được kiểm tra định kỳ hàng năm…vv.

**6.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Điểm a, Khoản 1, Điều 46: Đề nghị xem xét bỏ quy định “Có màu sơn theo quy định của Chính phủ”, còn các điều kiện khác giữ nguyên không thay đổi.

**\* Lý do kiến nghị:** Hiện có nhiều phương tiện chở trẻ em mầm non và học sinh, với phương thức và mục đích khác nhau, cụ thể: **Một là,** loại phương tiện chỉ làm nhiệm vụ chuyên trở trẻ em mầm non và học sinh hàng ngày, không chuyên chở các đối tượng hành khách khác; **hai là,** loại phương tiện vừa chuyên trở trẻ em mầm non và học sinh (phục vụ vào đầu giờ sáng và cuối buổi chiều), thời gian còn lại chuyên chở các đối tượng hành khách khác; **ba là,** loại phương tiện chạy hợp đồng thi thoảng nhận chuyên trở trẻ em mầm non và học sinh đi học tập thực tế, hoặc đi tham quan, du lịch...vv. **Nếu** bắt buộc phải sơn phủ màu sơn khác sẽ tốn kém hàng trăm triệu đồng/xe, trong khi đó màu sơn phủ bên ngoài lại có chất lượng kém hơn nhiều so với màu sơn nguyên bản của nhà sản xuất; mỗi khi thay đổi đối tượng hành khách từ chuyên chở trẻ em mầm non và học sinh sang đối tượng hành khách khác thì đơn vị kinh doanh vận tải lại phải sơn phủ lại mầu sơn là rất phức tạp và tốn kém, trong khi đó màu sơn bên ngoài không quyết định gì đến công tác an toàn giao thông.

**7.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Điều 63, viết lại như sau: “***Bồi dưỡng***, kiểm tra cấp ***Giấy chứng nhận*** bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều kiển máy chuyên dùng ***tham gia giao thông đường bộ***”.

**\* Lý do kiến nghị:** Người điều khiển xe máy chuyên dùng đã được đào tạo chính quy, bài bản tại các cơ sở đào tạo chuyên ngành rồi, hiện chỉ cần “Bồi dưỡng” kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ (thay cho cụm từ “Đào tạo”) và chỉ bắt buộc thực hiện đối với người điều khiển xe máy chuyên dùng khi tham gia giao thông đường bộ, những người điều khiển xe máy chuyên dùng hoạt động tại các dây chuyền cố định hoặc trong khuôn viên nhà máy, doanh nghiệp, không tham gia giao thông đường bộ thì không nhất thiết bắt buộc phải thực hiện nội dung này; thời gian thực hiện theo quy định hiện hành chỉ có 32 giờ/khóa, nên sử dụng cụm từ “Bồi dưỡng” thay cho cụm từ “Đào tạo” là phù hợp; theo quy định tại Luật Giáo dục nghề nghiệp thì đào tạo trên 03 tháng thì cấp “Chứng chỉ” cho người học, nếu đào tạo dưới 03 tháng thì cấp “Giấy chứng nhận” mới đảm bảo tính logic và phù hợp với thực tế.

**8.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Khoản 1, Điều 64: Hiệp hội thống nhất với dự thảo “Thời gian lái xe của người lái xe ô tô không quá 10 giờ trong một ngày; lái xe liên tục không quá 04 giờ. Thời gian làm việc của người lái xe trong một tuần thực hiện theo quy định của Bộ Luật lao động”. Tuy nhiên, Hiệp hội đề nghị Ban Soạn thảo bổ sung vào phần cuối khoản 1, Điều 64 như sau: “Giao cho Chính phủ quy định chi tiết về thời gian làm việc của người lái xe”.

**\* Lý do kiến nghị:** Hiện nay, hạ tầng giao thông đường bộ tại nước ta còn nhiều hạn chế và chưa đồng bộ; tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên xảy ra tại các trục đường chính và tại các thành phố lớn, nên người lái xe không thể làm chủ được thời gian khi lái xe trên đường; người lái xe không thể chủ động được thời gian lái xe vì lý do bất khả kháng; xem xét giải pháp về kỹ thuật tại TBGSHT mỗi khi bị tắc đường (tốc độ dưới 20km/giờ thì sẽ không tính thời gian làm việc của người lái xe, vì tốc độ như vậy đang bị tắc đường).

**9.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Điểm b Khoản 3 Điều 39, viết lại như sau: “b) Cải tạo, thay đổi màu sơn; thay đổi tên, số định danh của tổ chức, cá nhân hoặc thay đổi mục đích sử dụng; áp dụng chuyển đổi số để tự động đổi chứng nhận đăng ký xe hoặc thực hiện theo lộ trình đối với trường hợp đã đổi biển số xe theo yêu cầu quản lý Nhà nước, đảm bảo không làm ảnh hưởng đến hoạt động vận tải của chủ phương tiện;”

**\* Lý do kiến nghị:** Đây là quy định đối với những trường hợp phải đổi “Chứng nhận đăng ký xe” khi thực hiện đổi biển số xe nền màu trắng sang biển số xe nền màu vàng; hiện, đa số xe kinh doanh của doanh nghiệp đều vay vốn và thế chấp bằng “Chứng nhận đăng ký xe”; việc rút hoặc mượn “Chứng nhận đăng ký xe” từ ngân hàng để thực hiện đổi “Chứng nhận đăng ký xe” là không thể thực hiện được; hiện có nhiều đơn vị vận tải vay của một số ngân hàng có vi phạm pháp luật đang bị cơ quan điều tra niêm phong, trong đó có “Chứng nhận đăng ký xe*”* đang thế chấp tại ngân hàng, nên các đơn vị vận tải muốn trả nợ để lấy “Chứng nhận đăng ký xe” cũng không thực hiện được; nếu không đổi được “Chứng nhận đăng ký xe” thì các cơ sở đăng kiểm từ chối không kiểm định, xe không thể hoạt động được.

**10.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Điểm c Khoản 3 Điều 52, viết lại như sau: “c) Lưu hành xe quá khổ giới hạn cho phép của xe để chở xe ô tô, xe máy chuyên dùng, rơ moóc, sơ mi rơ moóc chuyên dùng, rơ moóc kiểu mô đun từ nơi sản xuất, ga, cảng và các địa điểm nhập khẩu, sửa chữa, bảo trì đến nơi sử dụng và ngược lại.”

**\* Lý do kiến nghị:** Thực tiễn rất nhiều loại phương tiện (ôtô, rơ moóc, sơ mi rơ moóc chuyên dùng) cần được vận chuyển bằng “Xe quá khổ giới hạn cho phép của xe”.

**11.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Điểm a khoản 4 Điều 52, viết lại như sau:“a) Trường hợp xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích vượt quá tải trọng, khổ giới hạn về chiều cao của đường bộ và khổ giới hạn về chiều rộng làn đường xe chạy của công trình đường bộ thì tổ chức, cá nhân có nhu cầu lưu hành xe chịu trách nhiệm khảo sát, thiết kế, gia cường công trình đường bộ”.

**\* Lý do kiến nghị:** Quy định về kích thước bao (khổ giới hạn) lớn nhất của phương tiện cơ giới đường bộ về chiều rộng là 2,5m, chiều cao là 4,2m, xe chở công te nơ 4,35mét; quy định về chiều rộng làn đường là 3,5m và 3,75m đối với đường cấp I, II, III, IV và đường cao tốc;quy định về chiều cao đường bộ là 4,75m đối với đường cấp I, II, III, IV, đường cao tốc và 4,5m đối với đường cấp V.Do đó, chỉ nên quy định khảo sát đường bộ đối với trường hợp phương tiện cơ giới đường bộ có kích thước bao về chiều rộng, chiều cao lớn hơn chiều cao đường bộ và chiều rộng làn đường xe chạy.

**12.** Sửa đổi, bổ sung quy định tại Khoản 3 Điều 53, viết lại như sau: *“*3. Xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng được phép lắp, đặt thiết bị chuyên dùng theo hướng dẫn của nhà sảnxuất (nếu có) để hỗ trợ phục vụ vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng và được phép ghép, nối thành tổ hợp nhiều xe gồm xe ô tô đầu kéo, xe ô tô kéo rơ moóc để kéo hoặc vừa kéo vừa đẩy các rơ moóc, sơ mi rơ moóc chuyên dùng, rơ moóc kiểu mô đun, bao gồm cả trường hợp ghép nối thông qua hàng được chở.”

**\* Lý do kiến nghị:** Các nhà sản xuất đã nghiên cứu chế tạo ra các loại thiết bị chuyên dùng được lắp, đặt vào tổ hợp xe để đáp ứng việc vận chuyển từng loại hàng STST là các cấu kiện, thiết bị, máy móc, phương tiện có hình dạng đặc thù, có khối lượng, kích thước lớn, lưu thông qua các đoạn đường khó khăn, phức tạp về địa hình, nhằm đảm bảo an toàn giao thông và an toàn công trình đường bộ; với cấu hình tổ hợp xe được lắp, đặt các loại thiết bị chuyên dùng để phục vụ vận chuyển từng loại hàng STST nêu trên là phương án vận tải tối ưu đối với phương thức vận tải bằng đường bộ và kể cả khi có phương thức vận tải bằng đường thủy, đường sắt, vì cả 02 phương thức vận tải trên không thể vận chuyển được đến điểm cuối cùng của loại hàng STST đó; các loại thiết bị chuyên dùng này hiện nay đã có trên lãnh thổ Việt Nam, hầu hết đang được áp dụng, phục vụ vận chuyển các loại hàng STST của nhiều công trình, dự án lớn.

**II.** **Kiến nghị sửa đổi, bổ sung một số nội dung trong các Nghị định:**

**1.** Quy định đối với xe bốn bánh có gắn động cơ để chở người: Tại Khoản 2, Điều 24, Nghị định số 165/2024/NĐ-CP (NĐ165) quy định “Từ ngày 15/02/2025: Đối với xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, chỉ tổ chức hoạt động trên các tuyến đường có đặt biển báo tốc độ khai thác tối đa 30 km/h áp dụng cho tất cả các phương tiện tham gia giao thông;...” và tại Khoản 9, Điều 76, Nghị định số 158/2024/NĐ-CP (NĐ158) quy định “...xe bốn bánh có gắn động cơ tham gia hoạt động thí điểm trước ngày Nghị định này có hiệu lực được tiếp tục hoạt động đến hết ngày 30 tháng 6 năm 2025...”. Đây là quy định không phù hợp với tình hình thực tế, gây thiệt hại rất lớn đến các đơn vị kinh doanh vận tải loại phương tiện này. Thực tế không thể đáp ứng được quy định “...đặt biển báo tốc độ khai thác tối đa 30 km/h áp dụng cho tất cả các loại phương tiện tham gia giao thông”. Việc dừng hoạt động đối với loại phương tiện này đã làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến việc làm và thu nhập của hàng nghìn lái xe đã gắn bó với loại phương tiện này trong những năm qua.

**\* Kiến nghị:** Đề nghị xem xét sửa đổi, bổ sung quy định chưa phù hợp với thực tế tại NĐ158 và NĐ165 để loại phương tiện này tiếp tục được phép hoạt động phục vụ khách du lịch và người dân đi lại tại các khu du lịch và trong nội đô các thành phố; xem xét dừng quy định đặt biển báo tốc độ khai thác tối đa 30 km/h áp dụng cho tất cả các phương tiện tham gia giao thông, vì xét thấy không cần thiết và không khả thi; đề nghị Chính phủ có chủ trương, chính sách nhất quán, cụ thể, rõ ràng cho người dân và doanh nghiệp biết để cân nhắc có tiếp tục đầu tư hoặc không đầu tư loại phương tiện này; nếu chấm dứt hoạt động đối với loại phương tiện này thì phải có lộ trình và thời gian cụ thể để các đơn vị vận tải và người dân đã mua loại phương tiện này có thời gian khấu hao, tránh lãng phí không cần thiết cho người dân, doanh nghiệp và xã hội.

**\* Lý do kiến nghị:** Chủ trương của Đảng, Nhà nước và Chính phủ đã cam kết với quốc tế sẽ trung hòa phát thải khí nhà kính vào năm 2050, trong đó khuyến khích và ưu tiên chuyển đổi phương tiện chạy bằng nhiên liệu hóa thạch sang chạy bằng năng lượng điện hoặc nhiên liệu sạch để giảm ô nhiễm môi trường; Luật TTATGTĐB và Luật ĐB đã chính thức định danh và cho phép loại phương tiện này được phép kinh doanh hợp pháp tại Việt Nam. Lẽ ra, các Nghị định của Chính phủ ban hành để hướng dẫn, triển khai thực hiện Luật TTATGTĐB và Luật ĐB phải quy định chi tiết và tạo điều kiện thuận lợi cho loại phương tiện này được phép hoạt động rộng rãi trên lãnh thổ Việt Nam. Tuy nhiên, trên thực tế tại NĐ158 và NĐ165 lại quy định quá khắt khe và không thực tế đối với loại phương tiện này; mặc dù không có điểm, khoản và điều nào trong 02 Nghị định trên quy định cấm loại phương tiện này hoạt động, nhưng trên thực tế loại phương tiện này phải dừng hoạt động từ ngày 15/02/2025, hiện không thể thực hiện được theo quy định, đồng nghĩa với việc cấm loại phương tiện này hoạt động trong thời gian tới.

**2.** Quy định về điều kiện giáo viên dạy thực hành lái xe ô tô: Tại Khoản 2, Điều 10, Nghị định số 160/2024/NĐ-CP của Chính phủ, hiện không còn phù hợp, gây khó khăn, tốn kém không cần thiết cho các cơ sở đào tạo lái xe. Đề nghị sửa đổi, bổ sung và viết lại như sau: “a) Bằng tốt nghiệp ***Trung học phổ thông trở lên***;...”, các điều kiện khác không thay đổi; “d) Có một trong các văn bằng, chứng chỉ về trình độ nghiệp vụ sư phạm: Cử nhân thuộc ngành đào tạo giáo viên, sư phạm, sư phạm kỹ thuật; trung cấp sư phạm; chứng chỉ nghiệp vụ sư phạm bậc 1, bậc 2; chứng chỉ nghiệp vụ sư phạm dạy trình ***độ sơ cấp***, trung cấp, cao đẳng, ***hoặc sư phạm dạy nghề***”.

**\* Lý do kiến nghị:** Hiện quy định thời gian đào tạo lái xe các hạng với thời gian dưới 03 tháng, đây là hệ đào tạo thường xuyên, không thuộc hệ đào tạo sơ cấp, nên không nhất thiết phải đòi hỏi trình độ giáo viên dạy thực hành lái xe phải có trình độ Trung cấp trở lên; khảo sát tại một số cơ sở đào tạo thuộc Hiệp hội đối với những giáo viên dạy thực hành lái xe có trình độ trung cấp, thì hầu hết những bằng cấp chuyên môn của giáo viên không có liên quan gì đến chuyên môn đào tạo lái xe, nên không có tác dụng nâng cao trình độ giáo viên.

**3.** Cách tính lưu lượng đào tạo: Tại Khoản 3, Điều 3, Nghị định số 160/2024/NĐ-CP của Chính phủ, hiện không còn phù hợp với thực tế, gây khó khăn, giảm hiệu quả cho các cơ sở đào tạo lái xe ô tô. Đề nghị sửa đổi, bổ sung nội dung này và viết lại như sau: ***“Lưu lượng đào tạo là số lượng học viên lớn nhất mà cơ sở đào tạo lái xe được phép đào tạo tại một thời điểm, được xác định bằng tổng số học viên đào tạo các hạng giấy phép lái xe ô tô, gồm học viên học thực hành lái xe ô tô tại thời điểm xác định lưu lượng đào tạo”.***

**\* Lý do kiến nghị:** Việc tính lưu lượng cho một cơ sở đào tạo lái xe, gồm các yếu tố chủ yếu sau đây: Cơ sở vật chất (phòng học, sân bãi, phương tiện tập lái), đội ngũ giáo viên (giáo viên dạy lý thuyết, giáo viên dạy thực hành), trong đó quan trọng nhất là sân tập lái, số lượng giáo viên dạy thực hành và số lượng xe tập lái. Do vậy, việc tính lưu lượng cho một cơ sở đào tạo lái xe chỉ căn cứ vào số lượng học viên học thực hành lái xe tại một thời điểm xác định lưu lượng đào tạo.

**4.** Quy định về sân tập lái: Tại Điểm b, Khoản 4, Điều 9, Nghị định 160/2024/NĐ-CP của Chính phủ, hiện không còn phù hợp với thực tế, gây khó khăn, tốn kém không cần thiết cho các cơ sở đào tạo lái xe ô tô. Đề nghị sửa đổi, bổ sung nội dung này và viết lại như sau “...; được xác định theo nguyên tắc 01 sân tập lái ô tô đáp ứng tối đa lưu lượng 1000 học viên ***học thực hành lái xe tại cơ sở đào tạo***; ***căn cứ vào diện tích đất theo tình hình thực tế có thể bố trí riêng sân tập lái cho từng hạng đào tạo”.***

**\* Lý do kiến nghị:** Trong mỗi khóa học lái xe chỉ có khoảng 50% số lượng học viên học thực hành lái xe, 50% số lượng học viên học các môn lý thuyết, nên việc tính lưu lượng ***1000 học viên học thực hành lái xe*** tại cơ sở đào tạo/01 sân tập lái là phù hợp với thực tế; hiện quỹ đất tại hầu hết các tỉnh, thành phố dành cho các cơ sở đào tạo lái xe ô tô để làm sân tập lái là rất khó khăn, do vậy phải tính toán hợp lý để tránh lãng phí và phát huy hiệu quả sử dụng đất đai...vv.

Hiệp hội rất mong nhận được sự quan tâm, sớm xem xét sửa đổi, bổ sung một số quy định trong Luật TTATGTĐB và các Nghị định của Chính phủ hiện không còn phù hợp với thực tiễn, đang gây khó khăn và là rào cản rất lớn cho doanh nghiệp hiện nay. Nếu các nội dung kiến nghị trên chậm được xem xét sửa đổi, bổ sung sẽ gây tốn kém và lãng phí rất lớn cho doanh nghiệp và xã hội; đồng thời đây là tác nhân dẫn tới chi phí logictics ở Việt Nam hiện đang ở mức rất cao so với các nước trong khu vực và trên thế giới (theo số liệu từ nhiều nguồn khác nhau, hiện chi phí logictics ở Việt Nam dao động từ 17 – 20%).

Xin trân trọng cảm ơn./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như kính gửi;- Lưu văn phòng Hiệp hội. |  **TM.THƯỜNG TRỰC** **PHÓ CHỦ TỊCH** **Phan Thanh Uy** |