**BẢNG TỔNG HỢP Ý KIẾN VÀ TIẾP THU, GIẢI TRÌNH DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

**Quy định về quản lý tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô**

*(Kèm theo Công văn số: /BGTVT-VT ngày /05/2021 của Bộ GTVT)*

| **TT** | **Đơn vị góp ý** | **Nội dung góp ý** | **Tiếp thu, giải trình** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **Bộ Ngoại giao** | 1. Nhất trí với việc trình Chính phủ để báo cáo Uỷ ban thường vụ Quốc hội đối với dự thảo Nghị định nêu trên nhằm thực hiện quy định tại khoản 10 Điều 23 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, góp phần nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước về giao thông đường bộ. |  |
| 2. Về dự thảo Tờ trình Chính phủ, đề nghị:  (i) làm rõ hơn tại phần I về đề xuất xây dựng Nghị định có xuất phát từ nhu cầu hiện nay để thực hiện cam kết của Việt Nam trong WTO hay không (mục II.11.F. Dịch vụ vận tải đường bộ, Biểu cam kết cụ thể về dịch vụ WT/ACC/VNM/48/Add.2) do trang 3 dự thảo có nêu vướng mắc này trong Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô nhưng Nghị định này đã bị thay thế bởi Nghị định số 10/2020/NĐ-CP kể từ ngày 01/04/2020;  (ii) bổ sung vào điểm 2 phần II yêu cầu phải phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam, bao gồm các cam kết trong WTO và các hiệp định tự do thương mại;  (iii) chỉnh sửa điểm 2 phần III về các đối tượng không thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Nghị định như sau: *“Cơ quan đại diện ngoại giao, cơ quan lãnh sự, cơ quan đại diện của tổ chức quốc tế, tổ chức phi chính phủ nước ngoài tại Việt Nam”* để bảo đảm tính chính xác, đầy đủ theo các quy định pháp luật có liên quan (Pháp lệnh về Quyền ưu đãi, miễn trừ dành cho cơ quan đại diện ngoại giao, cơ quan đại diện của tổ chức quốc tế năm 1993 và Nghị định số 12/2012/NĐ-CP ngày 01/03/2012 của Chính phủ về đăng ký và quản lý hoạt động của các tổ chức phi chính phủ nước ngoài tại Việt Nam) | - Về nội dung (i): Việc xây dựng Nghị định xuất phát từ thực tế do Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô có quy định về loại hình vận tải xe nội bộ và đối tượng kinh doanh vận tải hàng hoá không thu tiền trực tiếp. Tuy nhiên, đến Nghị định số 10/2020/NĐ-CP các đối tượng này đã không thuộc phạm vi điều chỉnh và đưa ra khỏi nội dung của Nghị định kể từ ngày 01/04/2020. Vì vậy, cần thiết phải có Nghị định riêng để điều chỉnh đối tượng này nhằm đảm bảo trật tự an toàn giao thông.  - Đối với nội dung (ii): Nhất trí tiếp thu và chỉnh lý tại dự thảo.  - Đối với nội dung (iii): Nhất trí tiếp thu và chỉnh lý tại dự thảo. |
| 3. Về dự thảo Nghị định, đề nghị: (i) chỉnh sửa điểm b khoản 2 Điều 2 về cơ quan, tổ chức không thuộc đối tượng áp dụng của Nghị định như đã góp ý tại điểm 2 (iii) nói trên; (ii) rà soát nội dụng của điểm d khoản 1 Điều 10 liên quan đến xe ô tô thuộc doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài để xác định nội dung này có liên quan tới cam kết về dịch vụ vận tải trong WTO hay không, trong khi các khoản 2 và 3 Điều 3 dự thảo đã quy định rõ hoạt động vận tải nội bộ không phải là hoạt động kinh doanh vận tải; (iii) cân nhắc bổ sung vào Điều 10 quy định về các trường hợp từ chối cấp phù hiệu; (iv) ngoài ra, nên cân nhắc sử dụng các từ Việt hoá thay cho các khái niệm *“xe pick up*” và *“xe tải van”* tải khoản 3 Điều 3 | Nhất trí tiếp thu và chỉnh lý tại dự thảo. |
| **2** | **Bộ Nội vụ** | 1. Về hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị định: Hồ sơ xây dựng Nghị định đầy đủ theo quy định tại Điều 87 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 nên cơ bản Bộ Nội vụ nhất trí với hồ sơ do Bộ GTVT chuẩn bị  2. Về dự thảo Nghị định  - Đề nghị không quy định cụ thể tên của các cơ quan, tổ chức thuộc Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Bộ Tài chính và Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh (chỉ quy định chung là cơ quan tham mưu, giúp Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công an, Bộ Tài chính quản lý nhà nước về ngành, lĩnh vực và cơ quan chuyên môn thuộc Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh về ngành, lĩnh vực giao thông vận tải) để thực hiện chủ trương sắp xếp tổ chức bộ máy quy định của Chính phủ.  - Về nguồn lực, điều kiện bản đảm thi hành Nghị định sau khi được thông qua phải đảm bảo không tăng thêm đầu mối tổ chức và biên chế (người hưởng lương từ ngân sách nhà nước) theo đúng chỉ đạo tại Nghị quyết số 18-NQ-TW ngày 25/10/2017 của Hội nghị Trung ương 6 khoá XII một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả. | 2.  - Nhất trí tiếp thu và chỉnh lý tại dự thảo.  - Giải trình: Các nội dung và đối tượng quản lý quy định tại dự thảo Nghị định này được tách ra từ Nghị định 86/2014/NĐ-CP trước đây, nay được thay thế bằng Nghị định 10/2020/NĐ-CP. Vì vậy, việc triển khai thực hiện Nghị định sẽ không gặp khó khăn và không phát sinh thêm bộ máy, biên chế tại Bộ GTVT và các Sở GTVT. |
| **3** | **Bộ Công an** | 1. Về dự thảo Tờ trình: Căn cứ quy định tại Điều 87 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, đề nghị sửa tên thành *“ Tờ trình đề nghị xây dựng Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô (không kinh doanh vận tải)”* | - Nhất trí tiếp thu và chỉnh lý tại dự thảo |
| 2. Đối với báo cáo đánh giá tác động của chính sách: Đề nghị kết cấu lại dự thảo Báo cáo theo Mẫu 01 Phụ lục V Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo do biểu mẫu báo cáo đánh giá tác động chính sách đã được thay thế bằng biểu Mẫu số 01 Phụ lục V của Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP. |
| 3. Đối với nội dung dự thảo Nghị định  a) Đề nghị bổ sung một khoản mới vào Điều 4 nội dung quy định niên hạn sử dụng đối với xe ô tô vận tải chở người, nhằm đảm bảo an toàn giao thông trong hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô và thống nhất với các quy định tại Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/10/2020 của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (Nghị định 10/2020/NĐ-CP)  b) Tại khoản 8 Điều 5, đề nghị bổ sung cụm từ *“điều khiển xe khách có trọng tải thiết kế từ 30 chỗ (kể cả người lái xe) trở lên để điều khiển xe”* vào sau cụm từ “không sử dụng lái xe có dưới 02 năm kinh nghiệm” và sửa lại như sau: *“…. không sử dụng lái xe có dưới 02 năm kinh nghiệm điều khiển xe khách có trọng tải thiết kế từ 30 chỗ (kể cả người lái xe) trở lên để điều khiển xe có giường nằm hai tầng…”* để thống nhất với quy định tại điểm c khoản 3 Điều 11 Nghị định 10/2020/NĐ-CP  c) Tại khoản 4 Điều 7 sử dụng đơn vị “tấn” tại khoản 1 Điều 10 sử dụng đơn vị đo “kg”. Đề nghị nghiên cứu sử dụng thống nhất đơn vị đo “kg” theo quy định của Luật Giao thông đường bộ.  d) Tại khoản 2 Điều 12 quy định trách nhiệm của Bộ Công an: Đề nghị bỏ cụm từ *“thông tin về đăng ký phương tiện”.* | Nhất trí tiếp thu và chỉnh lý tại dự thảo. |
| **4** | **Bộ Tư pháp** | 1. Sự cần thiết xây dựng Nghị định  - Khoản 1 Điều 64 Luật Giao thông đường bộ quy định *Hoạt động vận tải đường bộ gồm hoạt động vận tải không kinh doanh và hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ. Kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện theo quy định của pháp luật.* Tại Luật này không giao Chính phủ quy định hoạt động không kinh doanh vận tải. Tuy nhiên, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2020 quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (thay thế Nghị định số 86/2014/NĐ-CP) trong đó khoản 10 Điều 23 giao Bộ Giao thông vận tải *Lập hồ sơ trình Chính phủ để báo cáo Uỷ ban Thường vụ Quốc hội giao Chính phủ quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ (không kinh doanh vận tải)*  *-* Một số bất cập cơ quan chủ trì soạn thảo đưa ra tại dự thảo Tờ trình, Báo cáo tổng kết thi hành pháp luật liên quan đến Nghị định quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô là chưa nêu được sự cần thiết ban hành văn bản quản lý. Trong khi đó, việc sử dụng phương tiện để thực hiện hoạt động vận tải nội bộ (vận tải hàng hoá hoặc vận tải người) cũng phải đảm bảo quy định về tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật, đối với việc vận chuyển hàng hoá nguy hiểm, dược…)… Như vậy, việc bổ sung quy định quản lý đối với các phương tiện vận chuyển hàng nôi bộ làm phát sinh thêm biện pháp quản lý đối các cơ sở kinh doanh, là chưa thực sự phù hợp với chủ trương cải cách thủ tục hành chính, cải thiện môi trường kinh doanh của Chính phủ. Hơn nữa, Bộ Tư pháp nhận thấy, dự thảo Nghị định quy định việc quản lý đối với đơn vị vận tải nội bộ tương tự như điều kiện kinh doanh vận tải là chưa thực sự phù hợp với tổ chức hoạt động vận tải nội bộ (hoạt động vận tải không kinh doanh)  Bên cạnh đó, Chính phủ đã trình Quốc hội cho ý kiến đối với dự án Luật Giao thông đường bộ (sửa đổi), trong đó dự kiến bổ sung một số nội dung liên quan đến hoạt động vận tải nội bộ. Hiện nay, Chính phủ đang giao Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu tiếp thu, giải trình ý kiến Đại biểu quốc hội đối với dự án Luật này. Do đó, trường hợp cấp thiết cần phải sớm đưa nội dung quản lý này điều chỉnh bằng Nghị định của Chính phủ, đề nghị cơ quan chủ trì lập đề nghị bám sát các định hướng sửa đổi Luật Giao thông đường bộ về nội dung này để có sự điều chỉnh cho phù hợp, báo cáo rõ Chính phủ, Uỷ ban Thường vụ Quốc hội khi ban hành nội dung điều chỉnh Luật sửa đổi chưa được Quốc hội thông qua. | Giải trình: Hoạt động vận tải nội bộ bao gồm hoạt động vận tải nội bộ và hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá không thu tiền trực tiếp được tách ra từ Nghị định 86/2014/NĐ-CP. Để quản lý đối tượng này, cần thiết phải có Nghị định riêng để điều chỉnh, nội dung này đã được đánh giá kỹ sự cần thiết và chi tiết trong quá trình dự thảo Nghị định 10/2020/NĐ-CP thay thế cho Nghị định 86/2014/NĐ-CP. Nội dung này chưa có trong quy định của Luật GTĐB năm 2008, vì vậy, để giải quyết vấn đề này, Chính phủ đã bổ sung quy định tại khoản 10 Điều 23 Nghị định 10/2020/NĐ-CP giao Bộ GTVT *Lập hồ sơ trình Chính phủ để báo cáo Uỷ ban Thường vụ Quốc hội giao Chính phủ quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ (không kinh doanh vận tải)*  Các quy định tại dự thảo Nghị định kế thừa toàn bộ các quy định đã thực hiện tại Nghị định 86/2014/NĐ-CP như: quy định về phương tiện, người lái xe, quy định về lắp thiết bị GSHT,…và các quy định liên quan đến bảo đảm an toàn giao thông; không quy định các nội dung liên quan đến hoạt động kinh doanh như tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP. Trong số các quy định, có những quy định giống như điều kiện kinh doanh như quy định lắp thiết bị GSHT; tuy nhiên, đây là quy định nhằm mục tiêu để theo dõi, giám sát hành trình, tốc độ, thời gian lái xe nhằm mục tiêu đảm bảo an toàn giao thông. Vì vậy, quy định này là cần thiết cho dù phương tiện có hoạt động kinh doanh hay không kinh doanh.  Hiện nay, nhiều địa phương có ý kiến không quản lý được đối tượng vận tải hàng hoá nội bộ (trước đây là các đối tượng kinh doanh không thu tiền trực tiếp), có tình trạng nhiều phương tiện kinh doanh vận tải hàng hoá lợi dụng kẽ hở chưa có quy định để quản lý đối tượng này nên lợi dụng không thực hiện đăng ký kinh doanh theo quy định tại Nghị định 10/2020/NĐ-CP mà thực hiện theo hoạt động vận tải nội bộ để trốn tránh việc phải chấp hành các điều kiện kinh doanh vận tải, các phương tiện này hoạt động mà không phải thực hiện bất kỳ quy định gì. Việc này đã gây xáo trộn và cạnh tranh không lành mạnh trong hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá. |
| 2. Về dự thảo Tờ trình: Đề nghị cơ quan chủ trì lập đề nghị chỉnh lý dự thảo Tờ trình theo quy định biểu mẫu số 2 Phụ lục V ban hành kèm theo Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo đó, bổ sung các nội dung gồm: mục đích, quan điểm xây dựng văn bản; phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng của văn bản; mục tiêu, nội dung của chính sách, giải pháp thực hiện chính sách trong đề nghị xây dựng; dự kiến nguồn lực, điều kiện bảo đảm cho việc thi hành văn bản sau khi được thông qua; thời gian dự kiến trình thông qua văn bản. | Giải trình: đề nghị giữ nguyên Dự thảo Tờ trình do nội dung đã xây dựng Tờ trình theo quy định tại Mẫu số 02 Phụ lục V của Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. (Do Phụ lục I và Phụ lục V đã được thay thế được quy định tại điểm đ Khoản 2 Điều 2 của Nghị định số 154/2020/NĐ-CP). |
| 3. Về dự thảo Báo cáo đánh giá tác động  3.1. Cơ quan chủ trì soạn thảo xây dựng đề nghị đưa ra 01 chính sách là hoàn thiện khung pháp lý quản lý hoạt động nội bộ và 02 phương án thực hiện là giữ nguyên và quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ, tổ chức cấp giấy phép hoạt động vận tải nội bộ, cấp phù hiệu và lắp đặt thiết bị giám sát hành trình. Tuy nhiên, theo quy định tại khoản 1 Điều 2 Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 thì *“chính sách là định hướng, giải pháp của Nhà nước để giải quyết vấn đề của thực tiễn nhằm đạt được mục tiêu nhất định”*, Việc hoàn thiện khung pháp lý là mục tiêu, định hướng xây dựng pháp luật, không phải chính sách được xác định, Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì đề nghị cân nhắc chỉnh lý các chính sách theo hướng:  (i) Chính sách 1. Quản lý hoạt động vận tải người nội bộ bằng xe ô tô. Trong đó nghiên cứu một số chính sách quản lý: (1) Đối với phương tiện: gắn biển cố định; lắp đặt thiết bị giám sát hành trình; tiêu chuẩn an toàn của phương tiện; bố trí người giám sát trên xe…; (2) Đối với cơ sở vận tải: trách nhiệm; bố trí cơ sở vật chất và bộ phận theo dõi; (3) đối với người lái xe: tiêu chuẩn lái xe…  (ii) Chính sách 2. Quản lý hoạt động vận tải hàng hoá nội bộ bằng xe ô tô. Trong đó đưa ra một số chính sách quản lý: (1) Đối với phương tiện: gắn biển cố định; lắp đặt thiết bị giám sát hành trình; tiêu chuẩn an toàn của phương tiện (2) Đối với cơ sở vận tải: trách nhiệm; bố trí cơ sở vật chất và bộ phận theo dõi; (3) đối với người lái xe: tiêu chuẩn lái xe…  Trên cơ sở các chính sách này, đề nghị cơ quan chủ trì lập đề nghị thực hiện đánh giá chính sách theo quy định tại khoản 2 Điều 87 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Trong đó, đề nghị làm rõ một số nội dung để làm cơ sở lựa chọn chính sách quản lý cho phù hợp:  *Thứ nhất*, cơ quan chủ trì đề nghị yêu cầu các đơn vị vận tải nội bộ (gồm người và hàng hoá) phải lắp đặt thiết bị giám sát hành trình và có bộ phận thực hiện theo dõi giám sát đối với phương tiện (khoản 4 Điều 4, khoản 1 Điều 5, khoản 7 Điều 8 dự thảo Nghị định). Tuy nhiên, đối với phương tiện để vận chuyển học sinh, sinh viên các trường trong khu vực nội thành, hoặc vận chuyển nhân viên của các đơn vị cũng yêu cầu phải lắp thiết bị giám sát và bộ phận theo dõi là chưa tật sự hợp lý. Hơn nữa, đối với việc vận chuyển người thì cần đảm bảo an toàn của phương tiện và người trên phương tiện là quan trọng. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì lập đề nghị cân nhắc quy định về quản lý cần phù hợp với đối tượng vận tải, ví dụ như đối với vận tải học sinh, quy định về tiêu chuẩn thực hiện vận tải như yêu cầu có người trên phương tiện để giám sát, quản lý học sinh  *Thứ hai*, cơ quan chủ trì lập đề nghị quy định các đơn vị vận tải nội bộ phải **cung cấp tài khoản truy cập vào hệ thống dữ liệu thiết bị giám sát hành trình** cho cơ quan Công an, ngành Giao thông vận tải để thực hiện quản lý (khoản 10 Điều 5 dự thảo Nghị định) là cần đánh giá thêm sự cần thiết của quy định này. Trong khi đó, theo quy định tại khoản 9 Điều 5 dự thảo Nghị định thì thiết bị giám sát hành trình của đơn vị vận tải người nội bộ phải đáp ứng yêu cầu *Lưu trữ và truyền dẫn các thông tin gồm: Hành trình, tốc độ vận hành, thời gian lái xe liên tục về hệ thống dữ liệu giám sát hành trình của Bộ Giao thông vận tải (Tổng cục Đường bộ Việt Nam)* (điểm a khoản 3 Điều 12 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). Do đó, Bộ Tư pháp cho rằng, trường hợp cần thiết chỉ nên lưu trữ và truyền dẫn thông tin như đối với phương tiện kinh doanh vận tải, đồng thời cần có quy định về việc sử dụng thông tin từ dữ liệu giám sát hành trình để bảo đảm an toàn. | Giải trình: Việc cơ quan chủ trì soạn thảo đưa ra 01 chính sách là hoàn thiện khung pháp lý quản lý hoạt động nội bộ và 02 phương án thực hiện là giữ nguyên và quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải nội bộ, tổ chức cấp giấy phép hoạt động vận tải nội bộ, cấp phù hiệu và lắp đặt thiết bị giám sát hành trình. Sở dĩ không đưa ra 2 chính sách như đề nghị của Bộ Tư pháp là do chúng tôi nhận thấy, các nội dung quy định tại 2 chính sách do Bộ Tư pháp đưa ra là giống nhau, chỉ khác nhau về đối tượng quản lý. Hơn nữa, tại nội dung phân tích, đánh giá tác động chính sách tại báo cáo, Bộ GTVT đã có phân tích, đánh giá tác động chính sách đối với 2 đối tượng này. Vì vậy, quan điểm của Bộ GTVT là việc gộp 2 chính sách có kết cấu và yêu cầu quản lý giống nhau thành 1 chính sách chung là phù hợp.  Trên cơ sở góp ý của Bộ Tư pháp về một số nội dung chi tiết tại mục này, Bộ GTVT sẽ nghiên cứu, tiếp thu tối đa các ý kiến và sẽ điều chỉnh tại dự thảo Nghị định. |
| 3.2. Nội dung của các chính sách và việc đánh giá tác động các chính sách còn khá sơ sài, thiếu cơ sở để thực hiện đánh giá: như nội dung xác định vấn đề bất cập chưa được nêu được sự khó khăn và ảnh hưởng của việc chưa có pháp luật điều chỉnh như thị trường vận tải đường bộ lộn xộn, kém hiệu quả, mất trật tự an toàn giao thông (mục II.1); việc lựa chọn phương án 1. Không ban hành quy định quản lý vận tải nội bộ thì có tác động tiêu cực đến nhà nước là Không khuyến khích được việc ứng dụng khoa học, công nghệ trong quản lý, điều hành của doanh nghiệp và của các cơ quan nhà nước; không tạo điều kiện thúc đẩy cho thị trường được hiện đại hoá để đáp ứng nhu cầu về chất lượng dịch vụ ngày càng cao của khách hàng (khoản 4.1 mục II.4) | Nhất trí tiếp thu và thực hiện rà soát, điều chỉnh, bổ sung tại báo cáo. |
| 3.3. Về phương án 2 (khoản 4.2 mục II.4), đề nghị cơ quan chủ trì đề nghị làm rõ thêm một số nội dung cụ thể sau:  - Dự thảo nêu tác động tiêu cực đối với nhà nước là *các sở GTVT địa phương phải tốn thêm nguồn nhân lực để thực hiện cấp giấy phép*. Như vậy, việc lựa chọn phương án này có thể cần tăng biên chế cho các Sở GTVT để thực hiện cấp, Điều này chưa phù hợp với Nghị quyết 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban Chấp hành Trung ương về việc tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì lập đề nghị cần có giải trình và đánh giá thêm về vấn đề này.  - Dự thảo nêu tác động tiêu cực đối với người dân là phát sinh chi phí và thời gian đề nghị cấp giấy phép, cấp phù hiệu. Tuy nhiên, tại dự thảo Nghị định chỉ quy định thủ tục hành chính cấp phù hiệu xe nội bộ mà không quy định về thủ tục cấp Giấp phép. Tại khoản 6 Điều 8 dự thảo Nghị định chỉ quy định vận đơn vị vận tải hàng hoá nội bộ phải cấp Giấy vận tải trước khi vận chuyển hàng hoá. Bên cạnh đó, việc phát sinh chi phí và thời gian thực hiện thủ tục cấp phù hiệu, lắp đặt thiết bị giám sát hành trình, thì các đơn vị vận tải nội bộ còn phải lắp đặt cơ sở và có bộ phận để quản lý việc lưu trữ và truyền thiết bị giám sát hành trình… Bên cạnh đó, việc yêu cầu các đơn vị vận tải nội bộ phải cung cấp tài khoản truy cập và hệ thống dự liệu thiết bị giám sát hành trình cũng chưa được sơ quan chủ trì lập đề nghị thực hiện đánh giá. Do đó, đề nghị rà soát để thực hiện đánh giá. | Nhất trí tiếp thu và thực hiện rà soát, điều chỉnh, bổ sung tại báo cáo. |
| **5** | **Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam** | 1. Trong Luật GTĐB, tại khoản 1, Điều 64. “Hoạt động vận tải đường bộ”, gồm hoạt động vận tải không kinh doanh và hoạt động kinh doanh vận tải.Kinh doanh vận tải đường bộ là ngành nghề kinh doanh có điều kiện theo quy định của pháp luật. Tại Luật này không giao Chính phủ quy định hoạt động không kinh doanh vận tải. Tại Khoản 4, Điều 67 quy định “Chính phủ quy định cụ thể điều kiện và việc cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô”. Như vậy, theo Luật GTĐB năm 2008, không có quy định nào về quản lý và cấp Giấy phép cho xe không kinh doanh vận tải. Trong thực tế hoạt động vận tải nội bộ, nhất là vận chuyển hàng hoá rấ đa dạng; có đơn vị vận chuyển trong dây chuyền sản xuất; hoặc vận chuyển sản phẩm về các kho hàng, các trung tâm logistic; trong nông nghiệp nông dân vận chuyển thiết bị, vật tư, phân bón ra nương rẫy (đồng), sản phẩm từ nương rẫy (đồng) về nhà…; việc quy định vận tải nội bộ cũng phải cấp phép như dự thảo Nghị định là rất khó thuyết phục. | Nhất trí tiếp thu và điều chỉnh tại dự thảo theo hướng chỉ thực hiện việc cấp phù hiệu cho xe nội bộ, không cấp giấy phép. |
| 2. Tại khoản 10 Điều 23 của Nghị định số 10/2020/NĐ-CP có nội dung giao nhiệm vụ cho Bộ GTVT lập hồ sơ trình Chính phủ báo cáo Uỷ ban Thường vụ Quốc hội giao Chính phủ quy định về quản lý hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô không kinh doanh vận tải. Tuy nhiên, theo kế hoạch Bộ GTVT đang dự thảo Luật GTĐB (sửa đổi) để trình Quốc hội xem xét ban hành trong thời gian tới. Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam đề nghị Bộ GTVT báo cáo Chính phủ đưa nội dung này vào nghiên cứu để có thể phù hợp và đưa vào Luật GTĐB (sửa đổi) trình Quốc hội trong thời gian tới. | Nội dung này giải trình như trên. |
| 3. Khi nghiên cứu vấn đề này cần làm rõ nội hàm xe vận tải nội bộ, xe không kinh doanh vận tải, vì hai khái niệm này là khác nhau. | Nhất trí tiếp thu và tiếp tục nghiên cứu, làm rõ trong quá trình soạn thảo Nghị định. |
| **6** | **Ban Thường trực Ủy ban Trung ương MTTQ Việt Nam** | 1. Về cơ bản, nhất trí với các nội dung nêu trong Dự thảo.  2. Một số góp ý cụ thể:  - Đề nghị sửa đổi, bổ sung điểm c, mục 2, Điều 2 (chương I), như sau: c. “Tổ chức chính trị, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức chính trị - xã hội, tổ chức xã hội, xã hội nghề nghiệp ở Trung ương và địa phương”.  - Đề nghị rà soát lại phông chữ và lỗi chính tả trong văn bản. | Nhất trí tiếp thu và điều chỉnh tại dự thảo. |
| **7** | **Bộ Quốc phòng** | Bộ Quốc phòng cơ bản nhất trí và có ý kiến:  Đề nghị sửa đổi mục a, khoản 2, Điều 2 Chương I của dự thảo Nghị định, cụ thể: Bổ sung cụm từ “đơn vị” và sau cụm từ “quản lý nhà nước”. Lý do: đã nêu tại Văn bản số 1365/BQP-TCHC ngày 13/5/2021. | Nhất trí tiếp thu và điều chỉnh tại dự thảo. |
| **8** | **Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI)** | 1. Yêu cầu lắp thiết bị giám sát hành trình đối với xe ô tô vận tải nội bộ  Theo quy định tại khoản 4 Điều 4, khoản 9 Điều 5, khoản 4 Điều 7, khoản 7 Điều 8 Dự thảo thì xe ô tô vận tải nội bộ (người và hàng hóa) phải lắp thiết bị giám sát hành trình theo lộ trình (trước ngày 01/7/2022, trước 31/12/2022 đối với xe ô tô tải có khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông dưới 10 tấn).  Quy định này cần được xem xét ở các điểm sau:  - Tính thống nhất: Luật giao thông đường bộ 2008 chỉ có quy định phương tiện vận tải phải gắn thiết bị giám sát hành trình đối với các chủ thể kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Hoạt động vận tải nội bộ không phải hoạt động kinh doanh vận tải. Do đó, yêu cầu xe vận tải nội bộ phải gắn thiết bị giám sát hành trình là chưa phù hợp với Luật Giao thông đường bộ 2008;  - Tính hợp lý và khả thi: Theo giải trình của cơ quan soạn thảo thì việc lắp thiết bị giám sát hành trình sẽ phân biệt rõ được hai đối tượng (kinh doanh vận tải và vận tải nội bộ), “tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, công bằng và bình đẳng giữa đối tượng không kinh doanh và đối tượng kinh doanh vận tải” (điểm 4.2.a mục 4, Phần II Báo cáo Đánh giá tác động chính sách). Các dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình gồm các thông tin: hành trình, tốc độ vận hành, thời gian lái xe liên tục (điểm a khoản 3 Điều 12 Nghị định 10/2020/NĐ-CP). Với các thông tin này thì cơ quan quản lý nhà nước kiểm soát đối với kinh doanh vận tải là hợp lý, nhưng với tính chất của vận tải nội bộ lại dường như chưa phù hợp, cụ thể:  + Hành trình: Đối với kinh doanh vận tải được phân loại theo từng loại hình vận tải do đó cần phải kiểm soát hành trình của xe để nhận biết xe có tuân thủ hành trình tương ứng với loại hình vận tải không. Nhưng với vận tải nội bộ thì Nhà nước không kiểm soát về hành trình của xe, do đó thu nhận thông tin này là không cần thiết;  + Thời gian lái xe liên tục: đối với một số hoạt động vận tải nội bộ, ví dụ như vận chuyển nhân viên đi làm, học sinh đi học thì thời gian vận chuyển sẽ không kéo dài giống như hoạt động kinh doanh vận tải hành khách. Thông thường thời gian xe chạy cho mỗi chuyến ít hơn 4 tiếng đồng hồ, vì vậy đối với các hoạt động vận tải người nội bộ việc kiểm tra thời gian lái xe liên tục là không cần thiết.  + Tốc độ vận hành: thiết bị này có thể cho biết được tốc độ vận hành của xe ô tô, nhưng bên cạnh thiết bị giám sát hành trình thì Nhà nước có thể có nhiều công cụ khác để kiểm soát vấn đề này. Mặt khác, câu hỏi đặt ra là nếu kiểm soát tốc độ vận hành của xe ô tô vận tải nội bộ thì tại sao lại không áp dụng biện pháp tương tự đối với những xe ô tô vận tải khác (xe ô tô vận tải cá nhân, xe ô tô vận tải nội bộ có sức chứa 10 người trở xuống – các phương tiện này có tính chất là vận tải nội bộ)?  + Tăng chi phí cho doanh nghiệp: Theo thông tin của cơ quan soạn thảo, hiện nay tổng số phương tiện phải thực hiện lắp thiết bị giám sát hành trình khoảng 400.000 phương tiện, chi phí lắp đặt thiết bị khoảng 1,5 triệu đồng/xe/thiết bị và tổng chi phí cho 400.000 xe vào khoảng 600 tỷ (điểm 4.2.a mục 4, Phần II Báo cáo Đánh giá tác động chính sách). Đây là chi phí chưa phản ánh đầy đủ chi phí thực tế xã hội phải bỏ ra. Cơ quan soạn thảo vẫn chưa tính chi phí từ phía cơ quan nhà nước phải bỏ ra để thực hiện biện pháp quản lý này? Chi phí để doanh nghiệp thực hiện thủ tục cấp Giấy phép hoạt động vận tải nội bộ. Đối với một số doanh nghiệp kinh doanh các ngành nghề kinh doanh có điều kiện và có hoạt động vận tải nội bộ thì việc yêu cầu lắp thêm thiết bị giám sát hành trình cũng như xin Giấy phép hoạt động vận tải nội bộ sẽ gia tăng chi phí và tạo gánh nặng về thủ tục hành chính. Trong bối cảnh Chính phủ đang có nhiều nỗ lực trong cắt giảm chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp thì quy định về cơ chế quản lý đối với hoạt động vận tải nội bộ cần được đánh giá tác động đầy đủ và thận trọng hơn.  Từ những phân tích trên, đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc bỏ quy định xe ô tô vận tải nội bộ phải lắp thiết bị giám sát hành trình. Trong trường hợp đánh giá tác động của chính sách này cho thấy lợi ích thu được từ hoạt động quản lý lớn hơn chi phí xã hội phải bỏ ra thì đề nghị Ban soạn thảo chờ đến thời điểm Luật Giao thông đường bộ 2008 được sửa đổi và có quy định này thì quy định tại Nghị định. | - Nội dung này đã được giải trình trong báo cáo Tờ trình Chính phủ về sự bất cập và cần thiết phải có quy định quản lý đối với hoạt động vận tải nội bộ đang ngày càng phát triển cùng với sự phát triển kinh tế xã hội của đất nước, đây là vấn đề phát sinh và phát triển manh sau khi Luật giao thông đường bộ 2008 được ban hành, chính vì vậy trong Luật giao thông đường bộ 2008 chưa điều chỉnh quản lý đối tượng này. Do đó Nghị định 10/2020/NĐ-CP mới giao xây dựng Nghị định quản lý hoạt động vận tải nội bộ để Chính phủ báo cáo Thường vụ Quốc hội. Đồng nghĩa với việc này thì việc quy định lắp đặt TBGS hành trình trên xe vận tải nội bộ là hợp lý mặc dù chưa được quy định trong Luật giao thông đường bộ.  - Đề nghị giữa nguyên như dự thảo do đối tượng vận tải nội bộ tại dự thảo này là phương tiện đối tượng kinh doanh vận tải hàng hoá không thu tiền trực tiếp được quy định tại Nghị định 86/2014/NĐ-CP; đối tượng này tại Nghị định 86/2014/NĐ-CP bắt buộc phải lắp thiết bị giám sát hành trình. Bên cạnh đó, trên thực tế nhiều phương tiện hoạt động vận tải nội bộ có tần suất hoạt động và mức độ rủi ro, nguy cơ mất an toàn giao thông là tương tự như các phương tiện kinh doanh vận tải. Vì vậy, để đảm bảo an toàn giao thông, quản lý được hành trình, tốc độ, thời gian lái xe liên tục, thời gian làm việc của lái xe trong ngày thì lắp đặt thiết bị giám sát hành trình là rất cần thiết.  Mặt khác, nên coi thiết bị GSHT lắp trên xe hiện nay là thiết bị bắt buộc để quản lý một số nội dung liên quan đến an toàn giao thông, thông tin từ thiết bị cung cấp làm cơ sở để xác định nguyên nhân các vụ tai nạn giao thông. Thiết bị GSHT hiện nay đã phổ cập, phổ biến; giá thiết bị ~~rất rẻ,~~ vào khoảng 1 triệu đồng/thiết bị nhưng mang lại tác dụng rất lớn trong công các đảm bảo trật tự an toàn giao thông.  Như vậy, việc đưa ra nội dung quy định để giám sát chặt chẽ hoạt động của phương tiện và lái xe nhằm đảm bảo an toàn giao thông, kiềm chế tai nạn giao thông là hết sức cần thiết trong bối cảnh tai nạn giao thông còn ở mức cao như hiện nay.  Ngoài ra, nội dung này cũng đã được nghiên cứu, bổ sung vào Dự thảo Luật GTĐB năm 2008 (sửa đổi) đã trình Quốc hội. |
|  |  | 2. Cấp Giấy phép hoạt động vận tải bằng xe ô tô tại Điều 10 Dự thảo quy định:  - Đơn vị vận tải sử dụng xe vận tải người nội bộ, ô tô đầu kéo kéo rơ moóc, sơ mi rơ moóc, xe ô tô chuyên dùng và xe ô tô tải có khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông từ 10 tấn trở lên; đơn vị vận tải sử dụng xe ô tô tải có khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông dưới 10 tấn: phải có Giấy phép hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô theo lộ trình;  - Đơn vị vận tải nội bộ sử dụng xe ô tô khách có sức chứa từ 10 chỗ trở lên (bao gồm cả người lái xe); sử dụng xe ô tô kéo rơ moóc, xe ô tô đầu kéo kéo sơ mi rơ moóc, xe ô tô chuyên dùng; các tổ chức sử dụng xe ô tô tải. Cá nhân, hộ kinh doanh sử dụng xe ô tô tải có khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông từ 3.500 kg trở lên hoặc có sử dụng trên 4 xe ô tô tải có khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông dưới 3.500 kg  - Giấy phép hoạt động vận tải nội bộ cấp cho doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (FDI) dưới 51%; doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trên 51% có hoạt động vận tải trước ngày 01/12/2014 để phục vụ sản xuất, kinh doanh của chính doanh nghiệp  Quy định trên rất cần được xem xét ở dưới các khía cạnh sau:  - Tác động của quy định này tới hoạt động kinh doanh và thu hút đầu tư nước ngoài: Giới hạn quy định này có thể tạo ra rào cản lớn cho hoạt động của các doanh nghiệp khi có nhu cầu vận tải nội bộ. Việc phải xin phép tạo ra nhiều chi phí và phiền hà thủ tục, tạo ra trở ngại hoạt động đầu tư. Với doanh nghiệp nước ngoài, hầu hết các dự án đầu tư nước ngoài tại Việt Nam giai đoạn sau hoạt động dưới hình thức 100% vốn đầu tư nước ngoài nên tác động của quy định này rất lớn, họ không thể tiến hành hoạt động vận tải nội bộ. Thực tiễn thời gian qua đã có rất nhiều phản ánh, khiếu nại của doanh nghiệp với VCCI về việc này.  - Tính pháp lý: Tính chất của Giấy phép hoạt động vận tải nội bộ là gì? Có phải là một dạng giấy phép kinh doanh không? Nếu là giấy phép kinh doanh thì cấp cho hoạt động vận tải nội bộ - không có tính chất kinh doanh vận tải là chưa phù hợp và không phù hợp với quy định tại Luật Đầu tư 2020 (vận tải người/hàng hóa nội bộ không phải là một ngành nghề kinh doanh có điều kiện). Nếu không là giấy phép kinh doanh thì nó là dạng giấy gì, bởi vì Giấy phép hoạt động vận tải nội bộ sẽ tác động đáng kể đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp (có giấy chứng nhận này thì doanh nghiệp mới được phép sử dụng ô tô để vận chuyển hàng hóa, người phục vụ cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp);  - Mục tiêu quản lý suy đoán là nhằm xác định những doanh nghiệp được phép hoạt động vận tải người/hàng hóa nội bộ. Tuy nhiên, hiện tại Dự thảo đang quy định các xe vận tải nội bộ phải có phù hiệu “XE NỘI BỘ” để để nhận diện, do đó việc yêu cầu cấp thêm Giấy chứng nhận là không cần thiết;  - Tạo gánh nặng về thủ tục hành chính cho doanh nghiệp vì doanh nghiệp sẽ phải thực hiện thủ tục để có được Giấy phép này;  - Tính công bằng cho các đối tượng áp dụng: Theo quy định trên thì những doanh nghiệp FDI có vốn trên 51% có hoạt động vận tải từ 01/12/2014 sẽ không được cấp Giấy chứng nhận, còn những doanh nghiệp FDI có vốn trên 51% có hoạt động vận tải trước 01/12/2014 sẽ được cấp Giấy chứng nhận. Quy định này tạo ra sự phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp FDI trong cùng điều kiện.  - Hơn nữa, theo cam kết của Việt Nam khi gia nhập WTO trong lĩnh vực vận tải ô tô thì Việt Nam cam kết cho hoạt động cung cấp dịch vụ vận tải – có nghĩa là ràng buộc về tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài chỉ áp dụng cho hoạt động kinh doanh vận tải, còn vận tải nội bộ thì không ràng buộc. Do đó, với mục tiêu là phù hợp với cam kết của Việt Nam khi gia nhập WTO thì quy định này là không cần thiết, vì cam kết WTO không ràng buộc.  Từ những phân tích trên, đề nghị Ban soạn thảo bỏ quy định về cấp Giấy phép vận tải nội bộ quy định tại Điều 10, 11 Dự thảo. | Nhất trí tiếp thu và điều chỉnh tại dự thảo theo hướng chỉ thực hiện việc cấp phù hiệu cho xe nội bộ, không cấp giấy phép. |
|  |  | Quy định đối với đơn vị vận tải người, hàng hóa nội bộ  - Cho thuê, mượn xe có phù hiệu “XE NỘI BỘ”:  Theo quy định tại khoản 6 Điều 5, khoản 3 Điều 8 Dự thảo thì không được sử dụng xe có phù hiệu “XE NỘI BỘ” để kinh doanh vận tải hoặc cho bất kỳ tổ chức, cá nhân nào thuê, mượn để kinh doanh dưới mọi hình thức.  Xe ô tô là tài sản của cá nhân, tổ chức, vì vậy các chủ thể có toàn quyền định đoạt đối với tài sản mà mình sở hữu hợp pháp (có thể cho mượn hoặc cho thuê) và họ không phải chịu trách nhiệm đối với việc sử dụng tài sản của bên mượn/bên thuê. Quy định có tính chất hạn chế quyền định đoạt của chủ sở hữu tài sản trên là trái với các quy định tại Bộ luật dân sự 2015.  Quy định trên có thể hiểu là nhằm kiểm soát hoạt động kinh doanh vận tải trá hình, tuy nhiên cách thức quản lý lại chưa phù hợp. Cần phải kiểm soát đối với chủ thể sử dụng xe ô tô (có thể có được thông qua cho mượn/thuê của chủ thể khác), nếu sử dụng ô tô để kinh doanh vận tải – sẽ phải đáp ứng các điều kiện kinh doanh về vận tải ô tô, sử dụng ô tô để vận tải nội bộ sẽ phải tuân thủ các quy định đối với hình thức vận tải này. Hiện tại, cơ quan quản lý nhà nước đang có các công cụ để kiểm soát việc sử dụng ô tô để kinh doanh vận tải hoặc vận tải nội bộ.  Từ phân tích trên, đề nghị Ban soạn thảo bỏ quy định tại khoản 6 Điều 5, khoản 3 Điều 8 Dự thảo. | Đề nghị giữa nguyên như Dự thảo do hiện nay có hiện tượng nhiều đơn vị vận tải nói rằng họ sử dụng phương tiện để kinh doanh vận tải nội bộ nhưng thực tế lại tham gia vào kinh doanh vận tải, để tránh tình trạng dùng phương tiện có phù hiệu “XE NỘI BỘ” để kinh doanh vận tải hàng hoá, hành khách có thu tiền nên việc quy định tại khoản 6 Điều 5, khoản 3 Điều 8 Dự thảo là cần thiết. |
|  |  | - Giấy vận tải:  Khoản 6 Điều 8 Dự thảo quy định đơn vị vận tải hàng hóa nội bộ “phải cấp cho lái xe Giấy vận tải trước khi vận chuyển hàng hóa trên đường. Giấy vận tải phải có các thông tin tối thiểu gồm: Tên đơn vị vận tải nội bộ; biển kiểm soát xe; hành trình vận chuyển (điểm đầu, điểm cuối); loại hàng và khối lượng hàng vận chuyển trên xe”.  Đây là phương thức quản lý tương tự như kinh doanh vận tải hàng hóa, tuy nhiên áp dụng cho vận tải nội bộ là chưa phù hợp. Bởi vì, theo quy định tại Điều 73, 75 Luật Giao thông đường bộ 2008, Giấy vận chuyển có tính chất như bằng chứng xác thực các thông tin về hàng hóa vận chuyển giữa các bên thuê vận tải - bên vận tải - bên nhận hàng, và sẽ là căn cứ giải quyết tranh chấp (nếu có) giữa các bên.  Hoạt động vận tại nội bộ là hoạt động vận chuyển người hoặc hàng hóa của chính đơn vị có phương tiện, yêu cầu phải có giấy vận chuyển với tính chất như trong quy định ở đây dường như không thích hợp. Nếu quy định này nhằm mục đích xác định chính xác, hợp pháp của loại hàng, khối lượng hàng vận chuyển trên xe trong trường hợp cơ quan chức năng kiểm tra khi lưu thông trên đường thì yêu cầu này là không cần thiết, bởi theo quy định hiện hành lái xe phải mang theo các giấy tờ để chứng minh nguồn gốc hàng hóa hợp pháp khi lưu thông trên đường.  Đề nghị Ban soạn thảo bỏ quy định tại khoản 6 Điều 8 Dự thảo. | Đề nghị giữa nguyên như Dự thảo, như đã giải trình ở trên để tạo sự công bằng, bình đẳng, minh bạch đối với phương tiện kinh doanh vận tải thì đơn vị vận tải hàng hoá nội bộ phải chứng minh hàng hoá đang vận chuyển trên đường là hàng nội bộ của đơn vị không phải là hàng hoá chở thuê cho các tổ chức, cá nhân khác, quy định này cũng nhằm hạn chế việc lợi dụng xe nội bộ để hoạt động kinh doanh vận tải,… nên việc quy định tại khoản 6 Điều 8 Dự thảo là cần thiết. Bên cạnh đó, Giấy vận tải là cơ sở để xác định hình vi vi phạm liên quan đến chủ phương tiện khi phương tiện chở quá tải trọng cho phép tham gia giao thông. |