BỘ XÂY DỰNG
NAM
CỤC ĐƯỜNG BỘ VIỆT NAM

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

TÀI LIỆU
Tập huấn nghiệp vụ vận tải cho lái xe kinh doanh vận tải

(Ban hành kèm theo Quyết định số 994 /QĐ-CĐBVN ngày 10 /8/2026 của Cục Đường bộ Việt Nam)

LỜI MỞ ĐẦU

Tài liệu này được biên soạn dựa trên các quy định của Luật Đường bộ ngày 27/06/2024; Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ ngày 27/06/2024; Điều 12 Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính phủ quy định về hoạt động vận tải đường bộ (được sửa đổi, bổ sung tại Điều 4 Nghị định số 218/2026/NĐ- CP ngày 19/6/2026 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính phủ quy định về hoạt động vận tải đường bộ) và Thông tư số 36/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 (được sửa đổi, bổ sung tại Thông tư số 72/2025/TT-BXD ngày 31/12/2025) của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ trưởng Bộ Xây dựng) quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và hoạt động của bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, điểm dừng xe trên đường bộ; quy định trình tự, thủ tục đưa bến xe, trạm dừng nghỉ vào khai thác.

Lái xe kinh doanh vận tải đóng vai trò chính, là yếu tố quyết định trong công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông và chất lượng dịch vụ vận tải. Tài liệu này cung cấp kiến thức cơ bản về các quy định của pháp luật liên quan đến hoạt động kinh doanh vận tải, đạo đức nghề nghiệp của người lái xe, trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải đối với lái xe kinh doanh vận tải và trách nhiệm của lái xe trên xe kinh doanh vận tải.

Tài liệu này là tài liệu khung được Cục Đường bộ Việt Nam biên soạn, công bố và cũng được sử dụng làm tài liệu chính thức để phục vụ Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố sử dụng để tổ chức tập huấn nghiệp vụ vận tải cho người lái xe kinh doanh vận tải của đơn vị kinh doanh vận tải trên địa bàn tỉnh, thành phố quản lý, sử dụng trong quá trình tập huấn nghiệp vụ vận tải cho người lái xe kinh doanh vận tải trong phạm vi cả nước.

Tài liệu được biên soạn thành 04 bài gồm:

Bài 1: *Kiến thức cơ bản về ngành vận tải ô tô Việt Nam và hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật quản lý hoạt động kinh doanh vận tải.*

Bài 2: *Bồi dưỡng nghiệp vụ vận tải cho người lái xe hoặc nhân viên phục vụ trên xe để nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và đảm bảo an toàn giao thông; kỹ năng điều khiển phương tiện tiết kiệm nhiên liệu; kỹ năng xếp hàng hóa trên xe ô tô.*

Bài 3: *Rèn luyện nâng cao đạo đức nghề nghiệp của người lái xe kinh doanh vận tải.*

Bài 4: *Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân trong quản lý, sử dụng người lái xe kinh doanh vận tải.*

Trên cơ sở nội dung của tài liệu này, các đơn vị kinh doanh vận tải, các đơn vị tổ chức tập huấn có thể bổ sung thêm, mở rộng thêm các nội dung khác có liên quan đến hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô phù hợp với yêu cầu quản lý của đơn vị và phù hợp với tình hình thực tế.

Để Tài liệu này ngày càng hoàn thiện hơn, rất mong nhận được sự góp ý của các tổ chức, cá nhân có liên quan. Ý kiến đóng góp xin gửi về Cục Đường bộ Việt Nam (qua Phòng Quản lý vận tải), địa chỉ: Lô D20 đường Tôn Thất Thuyết, KĐT mới Cầu Giấy, phường Cầu Giấy, thành phố Hà Nội.

BÀI 1
KIẾN THỨC CƠ BẢN VỀ NGÀNH VẬN TẢI Ô TÔ VIỆT NAM VÀ HỆ THỐNG CÁC VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VẬN TẢI

I. CƠ BẢN VỀ NGÀNH VẬN TẢI Ô TÔ VIỆT NAM

1. Giai đoạn từ tháng 8 năm 1945 đến 30 tháng 4 năm 1975

Cách Mạng tháng 8 năm 1945 thành công, Việt Nam giành độc lập, ngành GTVT được thành lập ngày 28/8/1945. Sau đó, đất nước ta, nhân dân ta lại tiếp tục 2 cuộc kháng chiến chống Pháp và chống Mỹ cứu nước dưới sự lãnh đạo của Đảng và Chủ tịch Hồ Chí Minh nhằm bảo vệ thành quả của cuộc cách mạng, trong đó nhiệm vụ vận tải rất nặng nề. Dấu mốc lịch sử là ngày 25/12/1951, Chủ tịch Hồ Chí Minh ký sắc lệnh số 72/SL thành lập Sở Vận tải thuộc Bộ Giao thông công chính. Cơ cấu tổ chức ban đầu của Sở Vận tải gồm 6 chi Sở Vận tải, 1 Đoàn xe hơi và 1 Xưởng sửa chữa ô tô. Nhiệm vụ chính của Sở Vận tải là trực tiếp tổ chức vận tải hàng hóa, hành khách đồng thời thực hiện đại lý vận tải và liên hiệp vận tải giữa cơ giới và thô sơ, giữa đường thủy và đường bộ.

2. Giai đoạn từ tháng 5 năm 1975 đến năm 1986

Tháng 4 năm 1975, giải phóng miền Nam, thống nhất đất nước. Thời kỳ này, lực lượng vận chuyển trên tuyến Bắc Nam chủ yếu là vận tải ô tô. Ngành GTVT đã huy động toàn bộ ô tô có tình trạng kỹ thuật tốt ở cả 2 miền Bắc - Nam tham gia tuyến vận chuyển trên tuyến. Đại hội lần thứ IV của Đảng Cộng sản Việt Nam (tháng

12/1976) đã ra Nghị quyết về tiến hành cuộc cách mạng về quan hệ sản xuất ở các tỉnh, thành phố miền Nam mới giải phóng, nhằm biến đổi nền kinh tế phục vụ chiến tranh kiểu Mỹ thành một nền kinh tế phục vụ dân sinh có 5 thành phần, trong đó kinh tế quốc doanh giữ vai trò chủ đạo, với nhiệm vụ chiến lược là "xây dựng CNXH và bảo vệ tổ quốc XHCN".

3. Giai đoạn sau năm 1986

Thực hiện đường lối đổi mới do Đại hội Đảng Cộng sản Việt Nam lần thứ VI đề ra. Kinh tế nước ta chuyển từ nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung, bao cấp sang nền kinh tế thị trường có sự điều tiết của Nhà nước theo định hướng XHCN và khi nhà nước chủ trương xã hội hoá lực lượng vận tải đường bộ, ngành vận tải ô tô Việt Nam đã nhanh chóng phát triển, các thành phần kinh tế đã phát triển mạnh mẽ, các phương tiện kinh doanh vận tải gia tăng nhanh chóng cả về số lượng và chất lượng, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu đi lại của người dân. Cùng với sự phát triển của lực lượng vận tải, công tác quản lý hoạt động vận tải đường bộ cũng đã có những chuyển biến tích cực và ngày càng được hoàn thiện; đáp ứng ngày càng tốt nhu cầu đi lại của nhân dân và phục vụ thỏa mãn nhu cầu vận tải hàng hóa phục vụ phát triển kinh tế xã hội.

4. Nhận xét, đánh giá chung

Vận tải nói chung và vận tải đường bộ nói riêng có vai trò thiết yếu đối với sản xuất và đời sống của con người. Hiện nay ở nước ta, vận tải đường bộ đảm nhiệm trên 90% tổng khối lượng vận chuyển hành khách và trên 70% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa, chiếm vai trò đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội ở nước ta. Kể từ khi Luật Giao thông đường bộ năm 2008 có hiệu lực, các phương tiện kinh doanh vận tải đã gia tăng nhanh chóng cả về số lượng và chất lượng, đáp ứng ngày càng tốt hơn nhu cầu đi lại của người dân. Đối với hoạt động vận tải, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã quy định chặt chẽ hơn các điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô như: quy định điều kiện về tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ, quy định về bộ phận quản lý các điều kiện an toàn giao thông đối với đơn vị kinh doanh vận tải hành khách; bổ sung quy định gắn thiết bị giám sát hành trình đối với phương tiện kinh doanh vận tải; điều kiện cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; v.v…

Qua 13 năm thực hiện, Luật Giao thông đường bộ năm 2008 đã đạt được những kết quả nhất định, tạo hành lang pháp lý cho hoạt động giao thông vận tải đường bộ; góp phần hình thành ý thức tuân thủ pháp luật của người tham gia giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên toàn quốc; thúc đẩy phát triển giao thông vận tải và kinh tế đất nước; tạo điều kiện thuận lợi để Việt Nam chủ động tham gia vào hoạt động giao thông vận tải với các nước trong khu vực.

Bên cạnh các kết quả tích cực, trong quá trình triển khai thi hành Luật Giao thông đường bộ 2008 đã xuất hiện một số tồn tại và các vấn đề phát sinh cần phải được xem xét để xây dựng Luật Đường bộ, cụ thể như: thị phần vận tải chưa hợp lý, số lượng doanh nghiệp vận tải, dịch vụ logistics có đủ năng lực dẫn dắt thị trường và cạnh tranh quốc tế còn ít. Việc phân loại loại hình kinh doanh vận tải chưa phù hợp với thực tế phát triển vận tải đường bộ, gây ra khó khăn trong công tác quản lý cũng như gây ra

tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa các loại hình có hoạt động tương tự nhau; quy định hiện nay chưa đề cập đầy đủ trách nhiệm của chủ phương tiện; khung pháp lý trong việc ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải còn thiếu; vẫn còn tồn tại hiện tượng "xe dù", "bến cóc", đón trả khách không đúng nơi quy định, tranh giành khách, bán khách; thị trường vận tải hình thành các phương thức kinh doanh mới như Be, Uber ...; công tác quản lý nhà nước về vận tải tuy không ngừng được hoàn thiện và đã đạt được những kết quả nhất định nhưng chưa thật sự được đổi mới, chưa theo kịp với sự phát triển và những diễn biến của hoạt động vận tải; công tác quản lý của các đơn vị vận tải còn nhiều hạn chế cần khắc phục, số lượng đơn vị, phương tiện và lao động trong lĩnh vực này ngày càng tăng cao, trong khi quan điểm, mục tiêu, các phương pháp, cách thức quản lý chưa có sự thay đổi một cách căn bản tương ứng với tốc độ phát triển của lực lượng vận tải đã làm nảy sinh nhiều tồn tại trong hoạt động vận tải, làm giảm hiệu quả đóng góp, tăng chi phí xã hội. Đồng thời cũng làm cho chính các đơn vị kinh doanh vận tải đường bộ gặp nhiều khó khăn trong định hướng phát triển, xây dựng phương án kinh doanh, tạo nên sự manh mún, nhỏ lẻ, tùy tiện trong hoạt động, làm giảm hiệu quả, sức cạnh tranh của từng đơn vị.

Nguyên nhân của các tình trạng nói trên một phần do các chính sách về vận tải đường bộ chưa được hoàn thiện, các loại hình, điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ chưa phù hợp với thực tế, các quy định về dịch vụ hỗ trợ vận tải chưa phù hợp với các loại hình mới phát sinh với sự phát triển của cách mạng công nghệ số.

Để khắc phục những mặt tồn tại, hạn chế nhằm thúc đẩy sự phát triển của lực lượng vận tải đường bộ một cách ổn định, theo hướng hiện đại, đảm bảo an toàn với chất lượng dịch vụ ngày càng cao đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước thì cần thiết phải có sự góp sức, phối hợp đồng bộ của nhiều cấp, nhiều ngành và của chính các đơn vị hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ. Trong đó, trước hết cần đổi mới công tác quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại nhằm tăng cường, nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước cũng như quản lý tại các đơn vị trong lĩnh vực vận tải bằng ô tô với mục tiêu nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, đảm bảo an toàn giao thông đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân. Bộ Giao thông vận tải, các Bộ, ngành và địa phương đã xây dựng Dự án Luật Đường bộ trình Chính phủ để trình Quốc hội ban hành Luật Đường bộ năm 2024.

So với Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Luật Đường bộ năm 2024 có các điểm mới như sau:

- Bổ sung các quy định về hoạt động vận tải đường bộ, hoạt động vận tải đường bộ trong nước, hoạt động vận tải đường bộ quốc tế. Theo đó, hoạt động vận tải đường bộ là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để vận chuyển người, hàng hoá trên đường bộ trong nước, quốc tế. Hoạt động vận tải đường bộ trong nước là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để vận chuyển người, hàng hoá trên đường bộ trong phạm vi lãnh thổ Việt Nam. Hoạt động vận tải đường bộ quốc tế là hoạt động do tổ chức, cá nhân sử dụng xe ô tô để vận chuyển người, hàng hoá qua lại giữa Việt Nam với các nước. Trên cơ sở định danh các loại hình hoạt động

vận tải để có những phương thức quản lý phù hợp tạo điều kiện cho hoạt động vận tải đường bộ quốc tế được phát triển một cách đa dạng, linh hoạt, có tính hội nhập khu vực và quốc tế, đặc biệt là trong việc thực hiện các hiệp định song phương và đa phương về vận tải đường bộ quốc tế.

Luật Đường bộ năm 2024 cũng đã quy định rõ hoạt động kinh doanh vận tải và hoạt động vận tải nội bộ để có những điều tiết phù hợp giữa 02 loại hình này, đảm bảo công bằng, minh bạch, bảo đảm an toàn trong hoạt động vận tải đường bộ.

- Sắp xếp lại các loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Theo đó, Luật này quy định kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là việc tổ chức, cá nhân điều hành phương tiện và lái xe hoặc quyết định giá cước vận tải để thực hiện hoạt động vận chuyển hành khách, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi. Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô là ngành nghề kinh doanh có điều kiện gồm kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hoá. Trong đó kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô gồm: kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt (trong đó có tuyến xe buýt kết nối sân bay), kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi, kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và loại hình kinh doanh vận tải hành khách mới. Đồng thời dự thảo Luật đã giao Chính phủ quy định cụ thể về loại hình kinh doanh vận tải; quy định về điều kiện kinh doanh, trình tự, thủ tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; quy định về tổ chức hoạt động và trình tự, thủ tục cấp giấy phép hoạt động vận tải nội bộ.

Như vậy, Luật Đường bộ năm 2024 đã khắc phục được điểm hạn chế của Luật Giao thông đường bộ 2008 trong việc quy định cụ thể các loại hình kinh doanh vận tải và điều kiện kinh doanh của từng loại hình kinh doanh vận tải trong luật. Điều này sẽ tạo thuận lợi cho Chính phủ trong việc điều tiết các điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô để phù hợp với nhu cầu quản lý và nhu cầu phát triển của hoạt động kinh doanh vận tải trong từng thời kỳ phát triển nhất định; điều tiết kịp thời các loại hình kinh doanh vận tải mới phát sinh do tính tất yếu của thị trường, do sự quốc tế hóa đan xen trong quá trình hợp tác, mở cửa.

II. VAI TRÒ, VỊ TRÍ CỦA NGÀNH VẬN TẢI Ô TÔ VIỆT NAM

1. Loại hình vận tải:

Hiện nay vận tải bao gồm các phương thức vận tải đường sắt, vận tải đường biển, vận tải đường thủy nội địa, vận tải hàng không và vận tải đường bộ. Trong đó, hoạt động vận tải đường bộ là việc tổ chức, cá nhân sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để vận tải người, hàng hóa trên đường bộ trong nước, quốc tế. Hoạt động vận tải đường bộ gồm hoạt động kinh doanh vận tải và hoạt động vận tải nội bộ. Kinh doanh vận tải đường bộ là hoạt động do tổ chức, cá nhân (sau đây gọi là đơn vị kinh doanh vận tải) sử dụng xe thô sơ, xe cơ giới để cung cấp dịch vụ vận tải người, hàng hóa trên đường bộ nhằm mục đích sinh lợi. Hoạt động vận tải nội bộ bằng xe ô tô, bằng xe bốn bánh có gắn động cơ là hoạt động vận tải không kinh

doanh, không thu tiền cước, chi phí vận tải được tính vào chi phí quản lý, sản xuất, tiêu thụ sản phẩm hoặc dịch vụ của người vận tải; bao gồm hoạt động vận tải người nội bộ và hoạt động vận tải hàng hóa nội bộ.

2. Vai trò, vị trí của vận tải ô tô

- Đối với nước ta, ngành vận tải ô tô có vai trò hết sức quan trọng trong sự nghiệp phát triển kinh tế - xã hội, theo thống kê ở phạm vi toàn quốc có khoảng 90% tổng khối lượng vận chuyển hành khách và 70% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa được vận chuyển bằng loại hình này.

- Vận tải bằng xe ô tô là hình thức vận tải chủ yếu, phổ biến nhất trong vận tải đường bộ, được sử dụng rộng rãi trong nền kinh tế của mọi quốc gia trên thế giới, chủ yếu đảm nhận việc vận tải người và hàng hóa ở cự ly ngắn và trung bình và có vai trò quan trọng trong xây dựng kinh tế và bảo đảm an ninh, quốc phòng.

- Mặt khác do có những ưu điểm cơ bản như tính cơ động cao, tốc độ vận tải nhanh, vận chuyển từ "cửa tới cửa", giá thành vận chuyển ở cự ly ngắn thấp hơn so với một số phương thức vận tải khác và với vai trò đặc biệt quan trọng như vậy, có thể nói hoạt động vận tải bằng ô tô có tác động rất lớn đến mọi lĩnh vực trong xã hội và ảnh hưởng trực tiếp đến giá thành của mọi sản phẩm, dịch vụ và đời sống người dân. Việc nâng cao hiệu quả, giảm chi phí vận tải bằng ô tô, tăng cường kết nối, nâng cao năng lực và hiệu quả các phương thức vận tải để giảm áp lực cho vận tải đường bộ có tác động rất lớn đến nền kinh tế đất nước nói chung.

III. VÀI NÉT VỀ TÌNH HÌNH TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

Tai nạn giao thông đường bộ đang được coi là một thảm họa trên toàn cầu. Ở Việt Nam những năm gần đây các phương tiện tham gia giao thông đường bộ có tốc độ phát triển nhanh. Trong khi kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ chưa phát triển tương xứng, kết hợp với ý thức chấp hành Luật của một bộ phận không nhỏ người tham gia giao thông còn thấp, dẫn đến tình hình tai nạn giao thông đường bộ trong những năm qua có diễn biến phức tạp, số vụ tai nạn giao thông đường bộ luôn chiếm tỷ lệ cao nhất trên tổng số vụ tai nạn giao thông. Trong những năm gần đây: Trên cơ sở các văn bản, kế hoạch chỉ đạo của Đảng, Chính phủ và các bộ, ngành Trung ương, 100% Tỉnh ủy, Thành Ủy và Ủy ban Nhân dân các tỉnh, thành phố đã ban hành Kế hoạch triển khai thực hiện Kết luận số 45-KL/TW ngày 01/02/2019 của Ban Bí thư Trung ương Đảng và Nghị quyết số 12/NQ-CP ngày 19/2/2019 về tăng cường bảo đảm TTATGT và chống ùn tắc giao thông giai đoạn 2019-2021; hàng năm đã phát động phong trào thi đua bảo đảm TTATGT trên phạm vi địa phương. Ngoài ra, nhiều Tỉnh ủy, Thành ủy đã chủ động ban hành chỉ thị, nghị quyết của tỉnh về bảo đảm TTATGT. Chủ tịch Uỷ ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương ban hành các văn bản chỉ đạo thực hiện quyết liệt các giải pháp bảo đảm TTATGT xuống từng xã, phường; đồng thời, thường xuyên đôn đốc các cơ quan, đơn vị thực hiện các giải pháp kiềm chế TNGT, đặc biệt trong các dịp cao điểm. Ngoài ra, Thường vụ Tỉnh ủy, Thành uỷ, Chủ tịch Uỷ ban nhân dân tỉnh, thành phố ban hành các văn bản chỉ đạo cả hệ thống trị cùng vào cuộc triển khai

thực hiện nhiệm vụ bảo đảm TTATGT nói chung và các chuyên đề trọng điểm (kiểm soát tải trọng phương tiện, đội mũ bảo hiểm cho trẻ em); triển khai các đợt cao điểm bảo đảm TTATGT và quản lý hoạt động vận tải phục vụ nhân dân trong dịp Tết Nguyên đán, dịp nghỉ lễ 30/4, 1/5 và Quốc khánh 2/9, phối hợp tốt với các lực lượng trong việc xử lý kịp thời các ý kiến phản ảnh của người dân về các hành vi vi phạm TTATGT qua đường dây nóng. Nhiều tỉnh, thành phố đã ban hành các Chỉ thị, Quyết định và các văn bản chỉ đạo mang tính đột phá như: Quy định trách nhiệm và các hình thức khen thưởng, xử lý kỷ luật đối với người đứng đầu các cơ quan, tổ chức, đơn vị, địa phương, công chức, viên chức và người có trách nhiệm liên quan trong công tác bảo đảm TTATGT trên địa bàn tỉnh; ban hành Chỉ thị về việc thực hiện quy định không uống rượu, bia, đồ uống có cồn trong giờ làm việc và không lái xe khi đã sử dụng rượu, bia; chỉ đạo phối hợp liên ngành, tăng cường công tác thống kê tai nạn giao thông v.v.... đã đem lại nhiều kết quả rất ấn tượng. Do công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật và siết chặt quản lý vận tải nên vận đề đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường bộ được tăng cường, ý thức của người tham gia giao thông có chuyển biến vì vậy số vụ tai nạn giao thông (kể cả số vụ tai nạn giao thông nghiêm trọng) có xu hướng giảm, song vẫn còn ở mức cao và thiếu bền vững.

1. Diễn biến tình hình tai nạn giao thông trong những năm gần đây

Chỉ tiêu thống kê		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tổng số tai nạn giao thông	Số vụ	22,827	21,568	20,061	18,720	17,655	14,977	11,486	23,851	22,976	23,913	18,601
	Số người chết	8,727	8,680	8,267	8,244	7,629	6,857	5,788	13,636	11,883	11,202	10,491
	Số người bị thương	21,069	19,280	17,036	14,798	13,645	11,161	8,018	15,175	16,127	17,571	12,312
Đường bộ	Số vụ	22,326	21,094	19,798	18,490	17,441	14,811	11,364	23,678	22,794	23,740	18,447
	Số người chết	8,435	8,417	8,089	8,079	7,476	6,739	5,699	13,487	11,754	11,087	10,379
	Số người bị thương	20,815	19,035	16,970	14,732	13,590	11,127	8,001	15,141	16,088	17,539	12,282
Đường sắt	Số vụ	405	360	164	147	154	97	69	124	125	120	107
	Số người chết	218	191	133	119	127	71	54	94	98	83	76
	Số người bị thương	239	229	50	60	46	27	16	28	29	26	24
Đường thủy nội địa	Số vụ	96	114	99	83	60	69	53	49	57	53	47
	Số người chết	74	72	45	46	26	47	35	55	31	32	36
	Số người bị thương	15	16	16	6	9	7	1	6	10	6	6

(Nguồn số liệu từ Cục Cảnh sát giao thông - Bộ Công an)

Trong số các vụ tai nạn giao thông đường bộ, số vụ tai nạn giao thông do phương tiện tham gia kinh doanh vận tải hành khách gây ra chiếm tỷ lệ không lớn so với các loại phương tiện cơ giới đường bộ khác, nhưng các vụ tai nạn nghiêm trọng và đặc biệt nghiêm trọng hầu hết do phương tiện kinh doanh vận tải hành khách gây ra.

Trong đó đáng lưu ý là xe của hộ kinh doanh, có tới 70% số vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng liên quan đến xe khách của hợp tác xã dịch vụ hỗ trợ, của các doanh nghiệp vận tải có quy mô nhỏ.

2. Hậu quả của tai nạn giao thông

Mỗi năm Việt Nam có trên dưới 10.000 người chết vì tai nạn giao thông. Trung bình mỗi tháng có khoảng hơn 1000 người chết và hơn 1500 người bị thương. Điều này đồng nghĩa với việc sẽ có hàng ngàn gia đình chịu cảnh tang tóc, bởi mất đi những người thân yêu, gây thiệt hại lớn về tinh thần và vật chất.

Số người chết vì tai nạn giao thông cao hơn nhiều lần một cuộc chiến và đớn đau là xương máu đó đổ ra trong thời bình chỉ vì chuyện đi lại. Điều đáng quan tâm là những vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng làm chết và bị thương nhiều người, gây tổn thất nhiều tài sản của nhân dân và xã hội lại là những vụ tai nạn do xe ô tô gây ra.

Tổn thất do các vụ tai nạn giao thông từ chết người, bị thương hoặc thương tật vĩnh viễn để lại cho gia đình và xã hội là vô cùng lớn, cụ thể:

- Nhiều người là lao động chính trong gia đình đã bị chết do tai nạn giao thông; cha, mẹ họ không còn nơi nương tựa; nhiều đứa trẻ mồ côi cha, mẹ; không còn người nuôi nấng, dạy dỗ v.v…

- Những người bị thương nặng thì chất lượng cuộc sống bị giảm sút, họ không thể làm được những việc mà mình muốn làm hoặc có thể làm được trước khi bị tai nạn, không kiếm được tiền nuôi gia định, bản thân… thậm chí là không tự chăm sóc được.

- Chi phí về tiền bạc và nhân lực cho việc chăm sóc dài hạn người bị thương tật là một gánh nặng lớn cho gia đình và cộng đồng.

3. Nguyên nhân dẫn tới tai nạn giao thông đường bộ

Theo thống kê diễn biến tình hình tai nạn giao thông đường bộ trong những năm gần đây, mặc dù tai nạn giao thông trên địa bàn cả nước giảm cả 03 tiêu chí số vụ, số người chết, số người bị thương. Tuy nhiên số vụ tai nạn giao thông đặc biệt nghiêm trọng vẫn còn ở mức cao, đặc biệt là những vụ tai nạn do xe khách, xe công ten nơ gây ra khiến nhiều người chết, bị thương... Nguyên nhân chủ yếu gây ra thường do những lỗi sau:

3.1. Nguyên nhân từ chủ quan của người lái xe:

Điều khiển phương tiện mà trong cơ thể có chất ma túy, nồng độ cồn; điều khiển xe chạy quá tốc độ quy định, vi phạm về khoảng cách an toàn, điều khiển phương tiện quá thời gian liên tục; đi không đúng phần đường, làn đường; tránh, vượt xe không quy định; không chấp hành hiệu lệnh của đèn tín hiệu giao thông; điều khiển xe đi ngược chiều đường, đi vào đường có biển báo cấm đi ngược chiều; quay đầu, lùi xe, đi ngược chiều, dừng, đỗ, đón, trả khách, đi vào làn dừng khẩn cấp trên cao tốc,… ; cố tình lái xe trong khi mệt mỏi, buồn ngủ; phóng nhanh vượt ẩu; tin tưởng vào khả năng điều

khiển phương tiện của mình; trong quá trình điều khiển phương tiện làm việc riêng như nghe điện thoại, nghe nhạc; hoặc xử lý tình huống không tốt, chạy quá tốc độ, lấn làn, lấn đường....Đặc biệt là những lỗi này thường do lái xe có kinh nghiệm gây ra và tai nạn thường xảy ra vào khoảng thời gian chiều tối đến rạng sáng, thời điểm có ít lực lượng tuần tra kiểm soát trên đường. Mặt khác khi cầm lái họ thường thao tác theo bản năng, kinh nghiệm lái xe của mình mà lơ là mất cảnh giác, gây tai nạn giao thông cho người dân và xã hội.

3.2. Nguyên nhân từ công tác quản lý hoạt động vận tải tại các đơn vị kinh doanh vận tải đường bộ:

Hiện nay (tại thời điểm tháng 7 năm 2026) có khoảng 956.062 xe ô tô kinh doanh vận tải (trong đó 348.450 xe ô tô vận chuyển hành khách, 607.612 xe ô tô vận chuyển hàng hóa) với tổng số 100.303 đơn vị kinh doanh vận tải. Trong đó: hoạt động vận tải hành khách theo tuyến cố định có 17.659 xe (chiếm 5,07%); xe buýt có 8.950 xe (chiếm 2,57%); xe hợp đồng có 245.764 xe (chiếm 70,53%); xe du lịch (được cấp biển hiệu trước ngày 01/01/2025) có 4.629 xe (chiếm 1,33%); xe taxi có 70.241 xe (chiếm 20,16%); hoạt động vận tải hàng hoá, xe tải có 607.379 xe; xe taxi tải có 233 xe (chiếm 0,04%).

Với quy mô nhỏ lẻ, manh mún, loại hình đa dạng, mô hình tổ chức quản lý và phương pháp quản lý thủ công, lạc hậu; chưa có nhiều đơn vị chú trọng đến xây dựng thương hiệu nên các đơn vị vận tải hiện nay nhìn chung có sức cạnh tranh yếu, hiệu quả kinh doanh và chất lượng dịch vụ thấp, nguy cơ tai nạn giao thông cao, được thể hiện qua các nội dung sau:

- Công tác quản lý phương tiện tại các đơn vị vận tải còn nhiều khiếm khuyết. Tồn tại một số lượng lớn đơn vị vận tải không quản lý được tình trạng kỹ thuật của phương tiện, hầu hết các đơn vị không có hồ sơ lý lịch phương tiện hoặc có nhưng sơ sài mang tính chất chống đối, không theo dõi tổng km xe chạy, không tổ chức thực hiện chế độ bảo dưỡng định kỳ, kiểm tra ATKT của phương tiện trước khi hoạt động.

- Công tác quản lý lái xe, nhân viên phục vụ còn nhiều bất cập, tại nhiều đơn vị vận tải không quản lý hồ sơ quản lý lái xe, không tổ chức tuyển dụng theo quy trình, không tổ chức khám sức khỏe định kỳ cho lái xe, không ký hợp đồng lao động hoặc có thì cũng chỉ mang tính hình thức, thường ký hợp đồng thời vụ để đối phó khi có kiểm tra.

- Đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành vận tải tại các đơn vị rất thiếu, số lượng đơn vị vận tải có cán bộ được đào tạo chuyên ngành vận tải là rất ít.

- Bộ phận theo dõi, quản lý các điều kiện về an toàn giao thông ở nhiều đơn vị vận tải vẫn mang tính hình thức, chưa hoạt động thực chất, chỉ thành lập trên giấy tờ để làm hồ sơ xin cấp giấy phép kinh doanh.

- Ứng dụng công nghệ thông tin vào quản trị doanh nghiệp còn nhiều hạn chế, hầu như chưa được các đơn vị vận tải chú trọng, quan tâm đầu tư đúng mức.

- Đa số các đơn vị thực hiện cơ chế khoán doanh thu - thậm chí là "khoán trắng". Người nhận khoán chủ yếu quan tâm đến doanh thu, lợi nhuận, ít quan tâm đến công tác đảm bảo an toàn và chất lượng dịch vụ. Vấn đề quản lý hoạt động vận tải đối với Lái xe kinh doanh vận tải hiện nay vẫn còn nhiều bất cập và đang bị buông lỏng. Sức ép về lợi nhuận khiến nhiều đơn vị kinh doanh vận tải đã vi phạm các quy định về giao thông vận tải liên tục gây áp lực lên lái xe yêu cầu điều khiển phương tiện tranh giành khách, quay vòng phương tiện nhanh.... Các đơn vị không quan tâm đúng mức đến các biện pháp phòng ngừa tai nạn, khi xảy ra tai nạn chỉ tập trung giải quyết sự việc, không đi sâu phân tích nguyên nhân tai nạn để đề ra các biện pháp khắc phục, phòng ngừa.

- Việc lắp đặt thiết bị giám sát hành trình đã góp phần nâng cao hiệu quả quản lý hoạt động kinh doanh vận tải, bảo đảm an toàn giao thông và hỗ trợ cơ quan quản lý giám sát phương tiện theo thời gian thực, nhưng quá trình triển khai vẫn còn nhiều tồn tại như: chất lượng một số thiết bị chưa ổn định; tình trạng ngắt kết nối, can thiệp làm gián đoạn truyền dữ liệu vẫn xảy ra; nhiều đơn vị kinh doanh vận tải chưa khai thác hiệu quả dữ liệu để quản lý lái xe và phương tiện; bộ phận quản lý an toàn hoạt động chưa thực chất; việc chia sẻ, phân tích dữ liệu giữa các cơ quan còn hạn chế; công tác kiểm tra và xử lý vi phạm trên cơ sở dữ liệu điện tử chưa phát huy hết hiệu quả. Những hạn chế này làm giảm hiệu quả của hệ thống giám sát hành trình và cần tiếp tục được khắc phục thông qua hoàn thiện quy định pháp luật, nâng cao chất lượng thiết bị, tăng cường ứng dụng công nghệ số và nâng cao trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải trong quản lý, khai thác dữ liệu.

- Công tác quản lý thời gian lái xe của lái xe kinh doanh vận tải mặc dù đã được hỗ trợ bởi dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình, song vẫn còn nhiều hạn chế. Việc quản lý hiện nay chủ yếu gắn với phương tiện thay vì từng lái xe, nên chưa kiểm soát đầy đủ trường hợp một lái xe điều khiển nhiều phương tiện hoặc nhiều đơn vị kinh doanh vận tải. Dữ liệu giữa các phương tiện chưa được liên thông, dẫn đến khó xác định chính xác tổng thời gian lái xe trong ngày. Bên cạnh đó, vẫn còn tình trạng lái xe vi phạm quy định về thời gian lái xe do áp lực khai thác, trong khi nhiều đơn vị kinh doanh vận tải chưa thực hiện hiệu quả việc giám sát, cảnh báo và điều chỉnh kế hoạch hoạt động kinh doanh vận tải. Công tác kiểm tra còn gặp khó khăn do thiếu công cụ phân tích dữ liệu tập trung và chưa có cơ chế định danh, quản lý thống nhất theo từng lái xe trên phạm vi toàn quốc. Đây là những hạn chế cần được khắc phục thông qua việc hoàn thiện cơ sở dữ liệu, tăng cường ứng dụng công nghệ số và nâng cao trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải trong quản lý an toàn.

- Việc giáo dục đạo đức nghề nghiệp cho đội ngũ lái xe kinh doanh vận tải và tuyền truyền quy định của pháp luật về an toàn giao thông chưa được các đơn vị vận tải quan tâm đúng mức.

3.3. Nguyên nhân từ ý thức của người tham gia giao thông:

Trên thực tế hiện nay, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông

trên cả nước còn hạn chế, một bộ phận không nhỏ người tham gia giao thông chưa thực sự tự giác chấp hành Luật Đường bộ. Theo thống kê có tới 85,5% số vụ TNGT do lỗi của người tham gia giao thông gây ra. Những lỗi vi phạm chủ yếu như vi phạm tốc độ quy định; đi không đúng làn đường, phần đường; chở quá số người quy định; điều khiển phương tiện khi đã uống bia, rượu; vượt đèn đỏ; ra, vào đường ngang; vượt qua đường sắt sai quy định....

3.4. Các nguyên nhân khác:

- Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật nhằm tăng cường ý thức chấp hành pháp luật về trật tự an toàn giao thông, xây dựng phong cách người lái xe có văn hoá, giỏi tay nghề, lái xe an toàn, chủ động phòng tránh tai nạn giao thông, tuy đã được chú trọng nhưng chưa đạt kết quả như mong muốn.

- Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ tuy đã được đầu tư cải tạo, nâng cấp nhưng chưa tương xứng với sự gia tăng nhanh chóng của phương tiện giao thông.

- Chính quyền nhiều địa phương chưa quan tâm thường xuyên đến công tác đảm bảo trật tự, an toàn giao thông; chỉ đạo, điều hành thiếu kiên quyết, chưa xử lý triệt để tình trạng lấn chiếm và tái lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường bộ.

- Công tác kiểm tra và xử lý vi phạm của lực lượng chức năng chưa thường xuyên, thiếu kiên quyết.

IV. NHỮNG NỘI DUNG CƠ BẢN VỀ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ

1. Mục tiêu của quản lý nhà nước

1.1. Mục tiêu chung

Quản lý Nhà nước đối với hoạt động vận tải là yêu cầu tất yếu nhằm đảm bảo hoạt động vận tải được trật tự, an toàn và đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và đi lại của nhân dân với chất lượng dịch vụ ngày càng nâng cao. Quản lý Nhà nước về hoạt động vận tải bằng ô tô có 3 mục tiêu chính:

a) Mục tiêu xã hội:

Hoạt động vận tải nói chung và vận tải hành khách nói riêng có tính xã hội cao, ảnh hưởng trực tiếp và sâu sắc đến cuộc sống của mỗi con người. Trong cuộc đời của mỗi con người từ khi lọt lòng đến khi nhắm mắt xuôi tay ai cũng có dịp gắn bó với các hoạt động giao thông vận tải đường bộ.

Quản lý Nhà nước về vận tải có mục tiêu xã hội sâu sắc. Mọi tác động quản lý đối với hoạt động vận tải nói chung và vận tải hành khách nói riêng đều trực tiếp hoặc gián tiếp tác động đến mọi mặt của đời sống xã hội. Tính chất phục vụ của vận tải hành khách được thể hiện ở việc nó đáp ứng được nhu cầu đi lại của con người và ngày càng làm cho cuộc sống của con người trong xã hội được thuận tiện hơn, kích thích sự giao lưu, phát triển văn hóa, xã hội...

Mục tiêu xã hội của quản lý Nhà nước đối với hoạt động vận tải bằng ô tô bao gồm một số nội dung sau:

- Đảm bảo thoả mãn nhu cầu giao lưu đi lại của người dân trong toàn xã hội một cách thuận tiện, nhanh chóng, an toàn trên cơ sở phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.
- Đảm bảo lợi ích của các đơn vị tham gia kinh doanh vận tải.

b) Mục tiêu chính trị:

Giao thông vận tải được coi là mạch máu của một quốc gia và đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo cho công tác an ninh quốc phòng của đất nước. Chiến lược an ninh quốc phòng được xây dựng ngoài việc tập trung xây dựng lực lượng quốc phòng lớn mạnh, tính sẵn sàng chiến đấu, cũng phải có các biện pháp bố trí, xây dựng một mạng lưới giao thông vận tải đảm bảo phục vụ yêu cầu trong mọi tình huống. Hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông vận tải được xây dựng ngoài việc đáp ứng sự phát triển của nền kinh tế cũng phải tạo ra được thế liên hoàn phục vụ cho công tác quốc phòng toàn dân và thích ứng chiến lược an ninh nhân dân. Ngoài ra quản lý nhà nước về vận tải bằng ô tô cũng phải đảm bảo sao cho các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh được cạnh tranh lành mạnh, phát triển ổn định, đúng quy định của pháp luật và đảm bảo an ninh, trật tự, điều này cũng gián tiếp tạo ổn định về mặt chính trị của đất nước.

c) Mục tiêu kinh tế:

- Tạo nguồn thu cho ngân sách nhà nước thông qua thu thuế các đơn vị tham gia kinh doanh vận tải bằng ô tô.
- Góp phần phát triển kinh tế của đất nước.
- Tạo môi trường kinh doanh cho tất cả các thành phần kinh tế tham gia. Tạo điều kiện để các đơn vị hoạt động đúng pháp luật và có hiệu quả.
- Đảm bảo lợi ích của hành khách với chất lượng dịch vụ cao do quá trình vận tải hành khách mang lại. Với các chỉ tiêu nhanh chóng, thuận lợi, an toàn, tiện nghi và lịch sự.

1.2. Mục tiêu cụ thể

Từ năm 2012 trở về trước, quản lý nhà nước về vận tải đường bộ theo phương thức truyền thống, nên có nhiều hạn chế, trong khi hoạt động vận tải đường bộ ngày một phát triển, phức tạp đòi hỏi phải có công cụ mạnh hơn đáp ứng tốt hơn công tác quản lý nhà nước về vận tải đảm bảo duy trì tốt hơn trật tự, an toàn giao thông; nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông. Từ ngày 04/04/2013, Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 860/QĐ-BGVT phê duyệt Đề án Đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông với các mục tiêu, nhiệm vụ cụ thể sau đây:

a) Mục tiêu: Hiện đại hóa công tác quản lý hoạt động vận tải nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông, cụ thể như sau:

- Làm căn cứ để xây dựng kế hoạch từng bước đổi mới công tác quản lý vận tải đảm bảo hiệu quả, ổn định;

- Tạo điều kiện thuận lợi cho các đơn vị kinh doanh vận tải phát triển và triển khai thực hiện nghiêm túc các quy định của pháp luật về vận tải, tăng cường công tác quản lý tại các đơn vị kinh doanh vận tải nhằm đảm bảo an toàn giao thông và nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải;

- Làm cơ sở cho công tác kiểm tra và góp phần nâng cao năng lực quản lý nhà nước trong hoạt động vận tải đường bộ.

b) Nhiệm vụ:

- Hoàn thiện hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật về vận tải, tạo hành lang pháp lý để định hướng cho sự phát triển ổn định, bền vững của lực lượng vận tải đường bộ;

- Xây dựng được hệ thống cơ sở dữ liệu về vận tải đường bộ; áp dụng công nghệ tin học; khai thác và sử dụng hiệu quả các dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình; nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, thực hiện đổi mới công tác quản lý tại các đơn vị kinh doanh vận tải nhằm giảm thiểu tai nạn giao thông và nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải;

- Xây dựng cơ chế, chính sách khuyến khích các đơn vị kinh doanh vận tải áp dụng mô hình quản lý hiện đại nhằm thúc đẩy quá trình tích tụ sản xuất để hình thành các đơn vị vận tải có quy mô lớn, nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của lực lượng vận tải;

- Từng bước hình thành sàn giao dịch về vận tải hàng hóa, làm công khai, minh bạch thị trường vận tải để tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, giúp cho khách hàng có nhiều thông tin để lựa chọn được dịch vụ vận tải phù hợp với nhu cầu đồng thời giúp cho các đơn vị kinh doanh vận tải nâng cao hiệu quả kinh doanh.

2. Nội dung quản lý của nhà nước đối với hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

Quản lý Nhà nước về giao thông vận tải nói chung và hoạt động kinh doanh vận tải bằng ô tô nói riêng của các cơ quan quản lý Nhà nước các cấp (trung ương và địa phương) gồm các nội dung cơ bản sau đây:

a) Quản lý về kế hoạch và chính sách phát triển vận tải bằng xe ô tô: Các cơ quan quản lý có thẩm quyền căn cứ vào nhiệm vụ của mình, có trách nhiệm hướng dẫn và tổ chức lập kế hoạch phát triển vận tải hành khách để trình cơ quan cấp trên phê duyệt

trong tổng thể quy hoạch chung của ngành giao thông vận tải; Quy hoạch phát triển vận tải phải phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải chung của cả nước và phải phù hợp với quy hoạch phát triển kinh tế xã hội vùng và địa phương trước mắt cũng như lâu dài.

b) Ban hành và tổ chức thực hiện các văn bản quy phạm pháp luật về hoạt động vận tải đường bộ.

c) Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật trong hoạt động vận tải đường bộ: Việc tuyên truyền, phổ biến nhằm mục đích để các tổ chức, cá nhân có liên quan hiểu và thực hiện đúng nội dung văn bản. Cơ quan quản lý nhà nước, các tổ chức xã hội, hiệp hội, các đơn vị vận tải chịu trách nhiệm thực hiện nội dung này.

d) Công tác kiểm tra, tuần tra, kiểm soát và xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải do các cơ quan quản lý Nhà nước có thẩm quyền thực hiện.

V. HỆ THỐNG CƠ QUAN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI

1. Khái quát về cơ cấu bộ máy quản lý nhà nước về hoạt động vận tải hiện nay

Theo quy định của hệ thống pháp luật hiện hành, cơ cấu bộ máy quản lý nhà nước về hoạt động vận tải đường bộ và chức năng, nhiệm vụ của từng tổ chức như sau:

a) Bộ Xây dựng

+ Chức năng: là cơ quan thuộc Chính phủ, thực hiện chức năng quản lý Nhà nước về giao thông vận tải trong phạm vi cả nước;

+ Nhiệm vụ: Hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện điều kiện kinh doanh vận tải, cơ chế, chính sách phát triển vận tải, các dịch vụ hỗ trợ vận tải; hướng dẫn thực hiện vận tải đa phương thức theo quy định của Chính phủ.

b) Cục Đường bộ Việt Nam

+ Chức năng: Cục Đường bộ Việt Nam là cơ quan trực thuộc Bộ Xây dựng, thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng Bộ Xây dựng quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường bộ trong phạm vi cả nước.

+ Nhiệm vụ: Xây dựng trình Bộ trưởng quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải đường bộ, các dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ và phê duyệt chương trình, kế hoạch hợp tác quốc tế về vận tải đường bộ; Quản lý hoạt động vận tải đường bộ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ theo quy định của pháp luật; quản lý các tuyến vận tải hành khách bằng xe ô tô theo phân công của Bộ trưởng; Hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện điều kiện kinh doanh vận tải đường bộ và các quy định về dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ; hướng dẫn tổ chức phát triển kinh tế tập thể trong vận tải đường bộ; Phối hợp xây dựng khung giá cước vận tải, xếp dỡ, các dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ được hoạt động độc quyền và những dịch vụ Nhà nước trợ giá hoặc giao doanh nghiệp thực hiện;

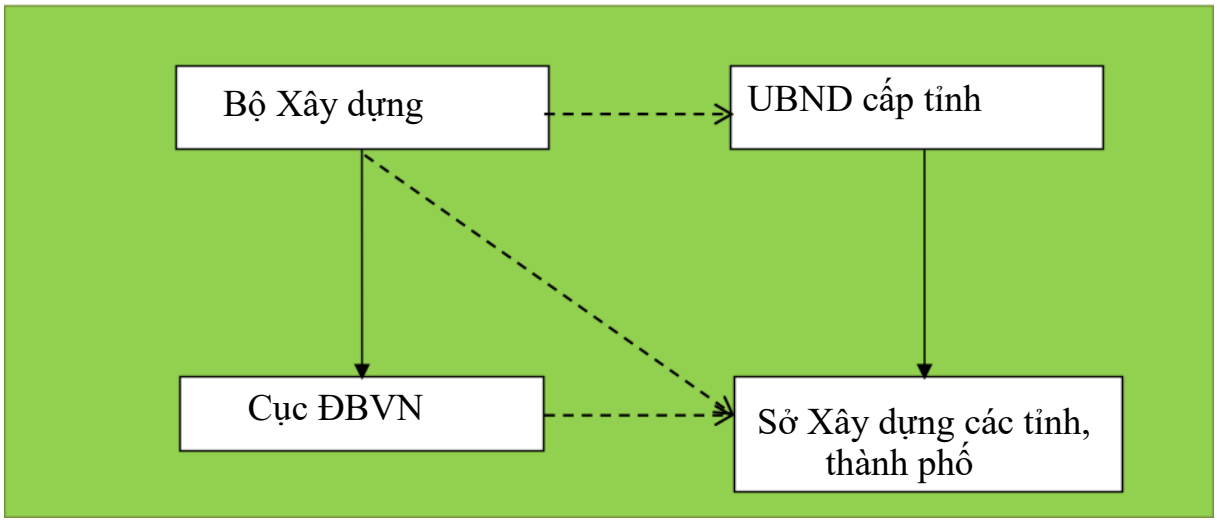
Xây dựng trình Bộ trưởng để trình cơ quan có thẩm quyền phê chuẩn đề xuất việc ký kết hoặc gia nhập các điều ước quốc tế về đường bộ; tổ chức việc cấp phép vận tải đường bộ quốc tế theo các điều ước, thỏa thuận quốc tế về vận tải đường bộ theo phân cấp của Bộ trưởng; tổ chức kiểm tra, xử lý vi phạm.

c) Sở Xây dựng

+ Chức năng: Sở Xây dựng là cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (sau đây gọi chung là Ủy ban nhân dân cấp tỉnh) có chức năng tham mưu, giúp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước về giao thông vận tải, bao gồm: đường bộ, đường thủy nội địa, vận tải và an toàn giao thông trên địa bàn.

+ Nhiệm vụ: tổ chức phổ biến, hướng dẫn thực hiện các văn bản quản lý giao thông vận tải; thực hiện quản lý hoạt động vận tải theo quy định và phân cấp của Bộ Xây dựng trên địa bàn tỉnh; tổ chức kiểm tra, xử lý vi phạm.

d) Sơ đồ cơ cấu tổ chức bộ máy



2. Công tác kiểm tra hoạt động vận tải đường bộ

Công tác kiểm tra quá trình hoạt động của người, phương tiện tham gia giao thông và xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường bộ đối với các hành vi vi phạm các quy định về an toàn giao thông được quy định như sau:

a) Các cơ quan có thẩm quyền quản lý về hoạt động vận tải đường bộ gồm: Bộ Xây dựng, Cục đường bộ Việt Nam và các Sở Xây dựng có thẩm quyền tổ chức các đợt kiểm tra định kỳ hoặc đột xuất đối với các cơ quan quản lý Nhà nước về vận tải và hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, bằng xe bốn bánh có gắn động cơ của các đơn vị vận tải, bến xe và các đơn vị kinh doanh các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác.

b) Lực lượng Cảnh sát giao thông, Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội thực hiện công tác tuần tra, kiểm soát và xử lý các vi phạm trong hoạt động vận tải đường bộ.

VI. HỆ THỐNG CÁC VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT VỀ QUẢN LÝ LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI

Công tác quản lý nhà nước về vận tải trong đó có công tác quản lý lái xe kinh doanh vận tải có vai trò quan trọng. Hiệu quả của công tác quản lý của nhà nước cũng như của đơn vị kinh doanh vận tải đối với lái xe có tác động quyết định đến công tác đảm bảo an toàn giao thông, chất lượng dịch vụ cũng như hiệu quả sản xuất kinh doanh trong hoạt động vận tải.

Để tổ chức hoạt động và quản lý lái xe kinh doanh vận tải, hiện nay cơ quan quản lý nhà nước đã có các quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật chủ yếu sau đây:

1. Luật Đường bộ năm 2024:

Đã có những nội dung quy định cho người lái xe trước khi điều khiển phương tiện tham gia kinh doanh vận tải bằng xe ô tô tại các *Điều 57, Điều 59, Điều 63.*

2. Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024:

Đã có những nội dung quy định cho người lái xe tại các Điều 56, Điều 57, Điều 58, Điều 59, Điều 64.

3. Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính phủ quy định về hoạt động vận tải đường bộ:

Về cơ bản đã quy định tương đối đầy đủ các điều kiện cho người Lái xe kinh doanh vận tải khi tham gia kinh doanh vận tải bằng xe ô tô tại *điểm c khoản 1 Điều 11 và Điều 12.*

4. Nghị định số 336/2025/NĐ-CP ngày 22/12/2025 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong hoạt động đường bộ; Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ

Quy định về xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi giấy phép lái xe: quy định xử lý vi phạm về vận tải đường bộ đối với người điều khiển xe ô tô chở hành khách, ô tô chở người; đối với người điều khiển xe ô tô tải, máy kéo và các loại xe tương tự ô tô vận chuyển hàng hóa; về vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; vận chuyển chất gây ô nhiễm môi trường, hàng nguy hiểm; vận chuyển động vật sống, thực phẩm tươi sống; với người điều khiển xe vệ sinh môi trường, xe ô tô chở phế thải, vật liệu rời; với người điều khiển xe ô tô kinh doanh vận tải chở trẻ em mầm non, học sinh, xe ô tô kinh doanh vận tải kết hợp với hoạt động đưa đón trẻ em mầm non, học sinh; xe chở người bốn bánh có gắn động cơ, xe chở hàng bốn bánh có gắn động cơ và xe chở hàng khác có các hành vi vi phạm quy định về trật tự, an toàn giao thông đường bộ trong vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ tại các *Điều 20, Điều 21, Điều 22, Điều 23, Điều 24, Điều 25, Điều 26, Điều 27, Điều 28 (sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 238/2026/NĐ-CP ngày 26/6/2026).* Nghị định số 238/2026/NĐ-CP ngày 26/6/2026 của Chính phủ sửa đổi bổ sung một số điều của Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ, phục hồi điểm giấy phép lái xe.

5. Nghị định số 218/2026/NĐ-CP ngày 19/6/2026 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính

phủ quy định về hoạt động vận tải đường bộ:

Nghị định này sửa đổi một số điều, khoản quy định liên quan đến tổ chức tập huấn nghiệp vụ vận tải cho lái xe kinh doanh vận tải tại *Điều 4*.

6. Thông tư số 56/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe, trạm dừng nghỉ, công trình kiểm soát tải trọng xe: Thông tư đảm bảo các điều kiện, quy chuẩn, nội dung kinh doanh tại bến, bãi đỗ xe… công tác quản lý và điều hành, trách nhiệm và quyền hạn của đơn vị quản lý khai thác bến, nhiệm vụ của người lái xe khi ra, vào bến đón trả hành khách; quy định về quy hoạch, đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác; trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước.

7. Thông tư số 38/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ:

Thông tư áp dụng đối với người lái xe, người điều khiển xe máy chuyên dùng, thực hiện các quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng khi tham gia giao thông đường bộ.

8. Thông tư số 71/2024/TT-BCA ngày 12/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe.

9. Bổ sung Thông tư số 72/2025/TT-BXD ngày 31/12/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 36/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ trưởng Bộ Xây dựng) quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và hoạt động của bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, điểm dừng xe trên đường bộ; quy định trình tự, thủ tục đưa bến xe, trạm dừng nghỉ vào khai thác.

10. Ngoài các văn bản nêu trên, để tổ chức quản lý tốt, có hiệu quả và với mục tiêu xây dựng đội ngũ Lái xe kinh doanh vận tải kinh doanh vận tải có chuyên môn vững, có đạo đức nghề nghiệp còn có những văn bản quy phạm pháp luật khác quy định rõ quyền lợi và trách nhiệm của người Lái xe kinh doanh vận tải; trách nhiệm của đơn vị trong việc quản lý đội ngũ Lái xe kinh doanh vận tải trên cơ sở các quy định hiện hành của pháp luật. Cụ thể như sau:

a) Bộ Luật lao động năm 2019: Có các nội dung quy định chi tiết về quyền và nghĩa vụ của người lao động cụ thể tại các Điều 5, Điều 6, Điều 7, Điều 8, Điều 10, Điều 13, Điều 14, Điều 15, Điều 16, Điều 17, Điều 18, Điều 19, Điều 20, Điều 21, Điều 22, Điều 23, Điều 24, Điều 25, Điều 26, Điều 27, Điều 28, Điều 29, Điều 30, Điều 31, Điều 32, Điều 33, Điều 34, Điều 35, Điều 36, Điều 37, Điều 38, Điều 39, Điều 40, Điều 41, Điều 42, Điều 43, Điều 44, Điều 45, Điều 46, Điều 47, Điều 48, Điều 49, Điều 50, Điều 51, Điều 52, Điều 53, Điều 54, Điều 55, Điều 56, Điều 57, Điều 58, Điều 105, Điều 106, Điều 107, Điều 108, Điều 109, Điều 110, Điều 111, Điều 112, Điều 113, Điều 114, Điều 115, Điều 116.

b) Luật Bảo hiểm xã hội năm 2024: Có các nội dung quy định chi tiết hơn một số chính sách về bảo hiểm xã hội hiện hành và bổ sung nhiều chính sách mới có lợi cho người lao động.

c) Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích trên đường bộ; hàng siêu trường, siêu trọng, vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ; cấp giấy phép lưu hành cho xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ (được bổ sung bởi Thông tư số 19/2026/TT-BXD có hiệu lực từ ngày 01/7/2026).

BÀI 2

BỒI DƯỠNG NGHIỆP VỤ VẬN TẢI CHO NGƯỜI LÁI XE ĐỂ NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ VẬN TẢI VÀ ĐẢM BẢO AN TOÀN GIAO THÔNG; KỸ NĂNG ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN TIẾT KIỆM NHIÊN LIỆU; KỸ NĂNG XẾP HÀNG HÓA TRÊN XE Ô TÔ

A. BỒI DƯỠNG NGHIỆP VỤ VẬN TẢI CHO NGƯỜI LÁI XE ĐỂ NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ VẬN TẢI VÀ ĐẢM BẢO AN TOÀN GIAO THÔNG

I. ĐẶC ĐIỂM NGHỀ NGHIỆP

1. Đặc điểm chung của vận tải ô tô: Tính cơ động, linh hoạt cao, có thể vận chuyển thẳng từ điểm tới điểm. Vì vậy, vận tải bằng ô tô là phương thức vận tải rất phù hợp trong việc tiếp nối các phương thức vận tải khác như vận tải đường hàng không, đường sắt, đường thủy, hàng hải.

Ngoài đặc điểm chung nói trên thì hoạt động vận tải bằng ô tô có đối tượng vận chuyển là hành khách, hàng hóa là một đối tượng đặc biệt, biến động về không gian và thời gian hoặc có sự thay đổi về kinh tế - xã hội. Trong điều kiện nước ta thực hiện cải cách, mở cửa, lượng hành khách trong nước, quốc tế và nhu cầu vận chuyển hàng hóa tăng nhanh với nhu cầu hết sức đa dạng do đến từ nhiều cộng đồng tầng lớp dân cư, nhiều nền văn hoá có bản sắc dân tộc và phong tục tập quán khác nhau.

2. Đặc điểm lao động nghề nghiệp của lái xe kinh doanh vận tải hành khách

- Lái xe kinh doanh vận tải là những người lao động trực tiếp, người thay mặt chủ phương tiện cung cấp dịch vụ vận tải của đơn vị đến hành khách.

- Là nghề có tính độc lập tương đối cao: Người lái xe kinh doanh vận tải khi đã ra đường là tự chủ; họ phải tự quyết định và xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình vận chuyển; họ thay mặt đơn vị giao tiếp, ứng xử với hành khách và các đối tượng khác liên quan (người tham gia giao thông, lực lượng chức năng …) trong quá trình

thực hiện vận chuyển; họ tham gia trực tiếp và có tính quyết định trong việc đảm bảo chất lượng dịch vụ của đơn vị.

- Tính chất nghề nghiệp: Là nghề lao động nặng nhọc, lưu động; tiềm ẩn rủi ro cao.

- Môi trường làm việc khó khăn, phức tạp, khí hậu và địa hình luôn biến đổi, chịu ảnh hưởng của tiếng ồn và rung xóc; tiếp xúc giao lưu với nhiều phong tục, tập quán văn hoá và dân tộc khác nhau.

3. Đặc điểm lao động nghề nghiệp của lái xe kinh doanh vận tải hàng hóa

- Lái xe kinh doanh vận tải hàng hóa là lao động có tính chất đặc thù, làm việc lưu động trên nhiều tuyến đường, thời gian làm việc không cố định và thường có cường độ cao. Người lái xe phải chịu áp lực về tiến độ giao hàng, đồng thời tuân thủ nghiêm các quy định về an toàn giao thông, thời gian lái xe và thời gian làm việc. Môi trường làm việc tiềm ẩn nhiều rủi ro do ảnh hưởng của thời tiết, điều kiện giao thông và việc phải làm việc trong thời gian dài. Do đó, nghề lái xe kinh doanh vận tải hàng hóa đòi hỏi sức khỏe tốt, khả năng tập trung cao, kỹ năng xử lý tình huống và chịu sự giám sát thường xuyên thông qua các thiết bị quản lý hành trình và công nghệ quản lý vận tải.

- Đối với lái xe vận chuyển container, tính chất lao động còn đặc thù hơn do thường xuyên điều khiển tổ hợp xe có kích thước, khối lượng lớn, hoạt động chủ yếu trên các tuyến đường dài, cảng biển, cửa khẩu và trung tâm logistics. Người lái xe phải tuân thủ nghiêm các quy định về tải trọng tham gia giao thông, an toàn xếp dỡ, chằng buộc container và thời gian lái xe liên tục; đồng thời chịu áp lực về thời gian giao nhận hàng, thủ tục tại cảng, cửa khẩu và nguy cơ mất an toàn giao thông cao hơn do đặc điểm của phương tiện và hàng hóa vận chuyển. Điều này đòi hỏi người lái xe có kỹ năng điều khiển phương tiện thành thạo, sức khỏe tốt và khả năng xử lý tình huống phức tạp trong quá trình vận chuyển.

II. CÁC NGHIỆP VỤ CƠ BẢN CỦA LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI

Với mục đích đảm bảo an toàn giao thông cho người dân, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải. Người lái xe ngoài việc thực hiện các nghiệp vụ theo quy trình về đảm bảo an toàn giao thông của đơn vị còn phải thực hiện các nghiệp vụ cơ bản sau:

1. Nghiệp vụ chung của lái xe: Người lái xe trong quá trình tác nghiệp phải thực hiện một số nhiệm vụ cơ bản sau đây:

a) Chuẩn bị làm việc

Trước khi đưa xe vào hoạt động, người lái xe phải thực hiện công tác chuẩn bị với một số nội dung cụ thể sau:

- Mặc quần áo đồng phục, đeo biển tên (nếu có quy định); chuẩn bị tinh thần, sức khỏe ở trạng thái tốt nhất, đảm bảo lái xe an toàn với lịch trình được giao;

- Kiểm tra và mang theo các loại giấy tờ theo quy định của pháp luật, thẻ nhận dạng lái xe;

- Nhận lệnh vận chuyển hoặc (Giấy vận tải), xem kỹ các nội dung được ghi trong lệnh vận chuyển như thời gian hoạt động, tuyến đường vận chuyển, biểu đồ chạy xe …

- Nhận, kiểm tra tính hợp pháp (còn hạn hay hết) các giấy tờ kèm theo xe (đăng ký xe, bảo hiểm trách nhiệm dân sự, kiểm định ATKT và bảo vệ môi trường) và mang theo.

- Nhận xe để vận chuyển: Khi nhận xe người lái xe phải thực hiện việc kiểm tra kỹ thuật an toàn của xe, nhiên liệu, dầu nhờn, nước làm mát, dụng cụ, đồ nghề, bình cứu hoả, các trang bị khác theo xe; đối với lái xe taxi phải kiểm tra thêm: đồng hồ tính tiền, đèn báo hiệu, bộ đàm.

- Tìm hiểu tình trạng đường, thời tiết, môi trường;

- Vệ sinh xe, khắc phục sự cố kỹ thuật

- Trong quá trình hoạt động vận chuyển hành khách, người lái xe phải vệ sinh hoặc yêu cầu nhân viên phục vụ trên xe vệ sinh xe sạch sẽ sau mỗi lần phục vụ khách, mỗi lượt vận chuyển;

- Mọi sự cố kỹ thuật đều phải được khắc phục ngay để đảm bảo an toàn khi xe hoạt động.

b) Đưa xe vào ca làm việc

Sau khi đã thực hiện xong công tác chuẩn bị làm việc, người lái xe phải thực hiện một số nhiệm vụ sau để đưa xe vào hoạt động:

- Thông báo cho người điều hành biết là xe đã sẵn sàng thực hiện nhiệm vụ;

- Đăng nhập thẻ nhận dạng lái xe, bật sử dụng thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái, thiết bị ghi nhận hình ảnh khoang chở khách (đối với xe ô tô kinh doanh vận tải hành khách từ 08 chỗ trở lên, không kể chỗ của người lái xe). Lái xe đến địa điểm đón hàng, khách (bến đi hoặc điểm đón hàng, khách);

- Thực hiện vận chuyển theo biểu đồ (hoặc tuyến đường) ghi trong lệnh điều động hoặc theo thông tin điều hành;

- Thực hiện hoặc phối hợp với nhân viên phục vụ trên xe trợ giúp hành khách là người khuyết tật, người cao tuổi khi lên xuống xe;

- Phối hợp với bến xe, chủ hàng, người xếp hàng kiểm tra hành khách, hàng hóa theo quy định; hướng dẫn hành khách ngồi, nằm đúng vị trí, thắt dây đai an toàn (đối với xe có trang bị dây đai an toàn tại vị trí ngồi, nằm), sử dụng búa thoát hiểm trong trường hợp phương tiện hư hỏng, sự cố hoặc trường hợp cần thiết khác.

c) Thực hiện các nhiệm vụ bất thường: Do hoạt động có tính độc lập cao, người lái xe tiếp xúc với nhiều người nên thường xuyên gặp phải các sự cố bất thường mà họ phải bình tĩnh để xử lý. Một số tình huống cụ thể người lái xe có thể phải xử lý như sau:

- Sơ cứu, cấp cứu tai nạn trong trường hợp có tai nạn;

- Sử dụng bình chữa cháy khi gặp sự cố cháy, nổ;

- Hợp tác, chấp hành nghiêm các yêu cầu của lực lượng chức năng trong chỉ huy, hướng dẫn giao thông, kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm, đấu tranh phòng chống tội phạm và hành vi vi phạm pháp luật khác hoặc phòng chống dịch bệnh,… khi có yêu cầu;

- Xử lý khi có kẻ gian, cờ bạc trên xe;

- Quan hệ ứng xử, hướng dẫn và hỗ trợ hành khách là người nước ngoài, người
cao tuổi, người yếu, trẻ em, phụ nữ có thai, có con nhỏ, người khuyết tật…

- Quan hệ với đồng nghiệp trong quá trình tham gia giao thông.

d) Kết thúc ca làm việc (đối với đơn vị quản lý tập trung)

Khi kết thúc một ca làm việc người lái xe phải đăng xuất thẻ nhận dạng lái xe; kiểm tra lại người và hàng hóa trên xe; đưa xe về nơi quy định để bàn giao cho người có trách nhiệm, nội dung bàn giao gồm:

- Tình trạng chung của xe, trang thiết bị trên xe, tình trạng kỹ thuật của xe;

- Nhiên liệu còn trên xe;

- Các giấy tờ của xe như: đăng ký, đăng kiểm, bảo hiểm trách nhiệm dân sự…

đ) Nghiệp vụ ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số của người lái xe

Hoạt động kinh doanh vận tải ngày càng được quản lý và tổ chức dựa trên dữ liệu, thiết bị và các nền tảng số. Do đó, người lái xe kinh doanh vận tải cần được trang bị kiến thức, kỹ năng cơ bản về ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số để thực hiện đúng quy trình vận tải, nâng cao hiệu quả công việc và bảo đảm an toàn trong quá trình hoạt động. Cụ thể:

- **Kiểm tra thiết bị trước khi thực hiện chuyến xe:** Kiểm tra tình trạng hoạt động của thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe và các thiết bị điện tử khác được trang bị trên phương tiện; kịp thời thông báo cho đơn vị kinh doanh vận tải khi thiết bị có dấu hiệu hư hỏng, mất kết nối hoặc không hoạt động bình thường.

- **Sử dụng thiết bị giám sát hành trình:** Nắm được các thông tin cơ bản do thiết bị cung cấp; thực hiện đúng quy định trong quá trình điều khiển phương tiện; không tự ý tháo, ngắt, che chắn, can thiệp hoặc làm sai lệch hoạt động và dữ liệu của thiết bị.

- **Sử dụng thiết bị ghi nhận hình ảnh:** Thực hiện đúng yêu cầu về sử dụng, bảo đảm thiết bị hoạt động trong quá trình vận chuyển; không có hành vi che khuất, tác động hoặc làm gián đoạn việc ghi nhận hình ảnh theo quy định.

- **Tiếp nhận và thực hiện lệnh vận chuyển điện tử:** Kiểm tra, tiếp nhận các thông tin về chuyến xe, hành trình, thời gian, điểm đón, trả khách hoặc thông tin hàng hóa trên hệ thống điện tử; thực hiện đúng nội dung được giao và cập nhật thông tin theo yêu cầu của đơn vị kinh doanh vận tải.

- **Sử dụng phần mềm điều hành vận tải:** Tiếp nhận thông tin điều hành, lịch trình, yêu cầu của bộ phận quản lý; cập nhật tình trạng thực hiện chuyến xe, các sự cố phát sinh và thông tin cần thiết trong quá trình vận chuyển.

- **Sử dụng bản đồ số và hệ thống định vị:** Khai thác thông tin về tuyến đường, vị trí phương tiện, tình trạng giao thông và các cảnh báo cần thiết để hỗ trợ thực hiện hành trình; không sử dụng thiết bị theo cách làm ảnh hưởng đến sự tập trung khi lái xe.

- **Thực hiện nghiệp vụ điện tử đối với vận tải hành khách:** Sử dụng các ứng dụng, phần mềm đặt vé hoặc hệ thống quản lý hành khách theo yêu cầu của đơn vị; kiểm tra thông tin hành khách, chuyến xe và thực hiện việc xác nhận, cập nhật thông tin theo quy trình.

- **Thực hiện nghiệp vụ điện tử đối với vận tải hàng hóa:** Tiếp nhận thông tin về hàng hóa, người thuê vận tải, điểm nhận và trả hàng thông qua hệ thống hoặc ứng dụng của đơn vị; kiểm tra các thông tin cần thiết trước khi vận chuyển và cập nhật tình trạng thực hiện chuyến hàng.

- **Xử lý sự cố về thiết bị và phần mềm:** Nhận biết các trường hợp mất tín hiệu, mất kết nối, thiết bị không truyền dữ liệu hoặc phần mềm không hoạt động; thực hiện các thao tác xử lý ban đầu theo hướng dẫn và báo ngay cho đơn vị kinh doanh vận tải để được xử lý.

- **Bảo vệ và sử dụng dữ liệu:** Bảo quản tài khoản, mật khẩu và các thông tin được cấp; không tự ý cung cấp hoặc chia sẻ thông tin về hành khách, hàng hóa, hành trình và dữ liệu vận tải cho người không có trách nhiệm.

- **Chấp hành quy trình quản lý bằng dữ liệu:** Thực hiện đầy đủ, chính xác và trung thực các thao tác cập nhật, xác nhận thông tin trên hệ thống; không tạo, sửa, xóa hoặc làm sai lệch dữ liệu nhằm che giấu vi phạm hoặc làm thay đổi thông tin về quá trình hoạt động của phương tiện.

- **Bảo đảm an toàn khi sử dụng công nghệ:** Không sử dụng điện thoại, máy tính bảng hoặc thiết bị điện tử theo cách gây mất tập trung khi đang điều khiển phương tiện; ưu tiên thực hiện các thao tác trước khi khởi hành hoặc khi phương tiện đã dừng tại vị trí an toàn.

2. Nghiệp vụ đặc thù của lái xe buýt

- Đặc thù của vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt là hoạt động trên một tuyến đường nhất định, thường là những tuyến đường có mật độ tham gia giao thông lớn, theo một biểu đồ nhất định và có nhiều điểm dừng, đỗ; đón, trả hành khách. Công việc của người lái xe buýt thường được lặp đi lặp lại nhiều lần trong ngày và nhiều ngày trong năm. Hành khách đi xe buýt thường đi trên những đoạn đường ngắn và lên xuống liên tục và đi theo những thời gian nhất định trong ngày.

- Vì vậy đối với lái xe buýt ngoài những nghiệp vụ chung được nêu ở điểm 1 còn phải thực hiện một số nghiệp vụ quan trọng là phải thực hiện theo đúng biểu đồ chạy xe, dừng, đỗ; đón, trả khách tại những nơi quy định. Khi nhận lệnh điều động, người lái xe buýt phải xem và ghi nhớ biểu đồ chạy xe.

- Trước khi cho xe xuất phát, người lái xe và nhân viên phục vụ trên xe phải hướng dẫn hành khách các nội dung sau: Biết cách thắt dây an toàn, biết các vị trí thoát hiểm; khi xe bị sự số bất khả kháng hoặc tai nạn giao thông thì hành khách phải bình tĩnh và biết cách sử dụng dụng cụ để thoát hiểm, như sử dụng búa để đập kính, sử dụng kéo để cắt dây an toàn khi gặp sự cố...vv.

- Khi hoạt động trên đường, người lái xe buýt phải chú ý quan sát và chủ động đưa xe ra vào các điểm dừng đỗ quy định. Không chuyển hướng đột ngột gây nguy hiểm đến người và các phương tiện khác tham gia giao thông trên đường, khi vào điểm dừng đón, trả khách.

- Nhận biết và chú ý tín hiệu đèn, còi báo hiệu có hành khách xuống xe;

- Sử dụng thành thạo hệ thống hỗ trợ người khuyết tật (nếu xe buýt có trang bị).

- Sau mỗi lượt hoạt động, khi về đến đầu bến người lái xe phải yêu cầu nhân viên phục vụ trên xe vệ sinh trong ngoài xe sạch sẽ trước khi đưa xe vào hoạt động lượt tiếp theo.

3. Nghiệp vụ đặc thù của lái xe taxi

Ngoài những nghiệp vụ chung đã nêu tại điểm 1, do đặc thù nghề nghiệp của người lái xe taxi là vận chuyển theo yêu cầu của hành khách nên người lái xe taxi cần có một số nghiệp vụ sau:

Trước khi cho xe xuất phát, người lái xe phải hướng dẫn hành khách các nội dung sau: Biết cách thắt dây an toàn, biết các vị trí thoát hiểm; khi xe bị sự số bất khả kháng hoặc tai nạn giao thông thì hành khách phải bình tĩnh và biết cách sử dụng dụng cụ để thoát hiểm, như sử dụng búa để đập kính, sử dụng kéo để cắt dây an toàn khi gặp sự cố...

- Biết sử dụng đồng hồ tính tiền, thiết bị điện tử (nếu có) trên xe taxi;

- Thông thuộc mạng lưới tổ chức giao thông và các địa danh trong vùng hoạt động để phục vụ hành khách được tốt hơn;

- Ngoại ngữ và kiến thức về văn hóa sẽ giúp cho người lái xe taxi mang đến cho hành khách một chuyến đi thú vị;

- Cảnh giác với các đối tượng tội phạm lợi dụng thực hiện các hành vi trộm, cướp, tống tiền.

4. Nghiệp vụ đặc thù của lái xe vận tải hành khách theo tuyến cố định

Đặc thù của vận tải hành khách theo tuyến cố định là phương tiện hoạt động theo Bến xe (bến đi/bến đến), theo hành trình, lịch trình và các điểm đón, trả khách đã được xác định; lái xe thường xuyên vận chuyển nhiều hành khách trên cùng một tuyến đường và phải bảo đảm an toàn, đúng thời gian trong suốt hành trình. Vì vậy, lái xe cần thực hiện tốt các nghiệp vụ sau:

- Nắm chắc Bến xe (bến đi/bến đến), tuyến đường, hành trình, các điểm dừng, đỗ và các địa điểm đón, trả khách trên tuyến; chủ động lựa chọn hướng di chuyển phù hợp với tình hình giao thông.

- Trước khi cho xe xuất phát, người lái xe và nhân viên phục vụ trên xe phải hướng dẫn hành khách các nội dung sau: Biết cách thắt dây an toàn, biết các vị trí thoát hiểm; khi xe bị sự số bất khả kháng hoặc tai nạn giao thông thì hành khách phải bình tĩnh và biết cách sử dụng dụng cụ để thoát hiểm, như sử dụng búa để đập kính, sử dụng kéo để cắt dây an toàn khi gặp sự cố...vv.

- Thực hiện đúng lịch trình chuyến xe, bảo đảm thời gian xuất bến, thời gian di chuyển và thời gian đến nơi; không chạy quá nhanh để bù thời gian hoặc dừng, đỗ tùy tiện làm ảnh hưởng đến hành khách và giao thông.

- Khi đón, trả khách phải giảm tốc độ, quan sát kỹ phía trước, phía sau và hai bên xe; điều khiển xe vào vị trí phù hợp, dừng xe an toàn và chỉ cho hành khách lên, xuống khi xe đã dừng hẳn.

- Chủ động quan sát hành khách khi lên, xuống xe, đặc biệt đối với người cao tuổi, trẻ em, người khuyết tật và người cần hỗ trợ; phối hợp với nhân viên phục vụ trên xe để bảo đảm an toàn cho hành khách.

- Thực hiện đúng quy trình tiếp nhận, vận chuyển và trả hành khách, hành lý; kiểm soát số lượng hành khách, không để xảy ra tình trạng chở quá số người được phép hoặc vận chuyển hàng hóa, hành lý không bảo đảm an toàn.

- Trong quá trình chạy xe phải duy trì thái độ phục vụ lịch sự, văn minh; không sử dụng điện thoại hoặc thực hiện các công việc làm mất tập trung khi đang điều khiển phương tiện.

- Chủ động xử lý các tình huống phát sinh như ùn tắc giao thông, thời tiết xấu, sự cố kỹ thuật, tai nạn giao thông, hành khách bị ốm hoặc các tình huống bất thường khác; ưu tiên bảo đảm an toàn tính mạng, sức khỏe và tài sản của hành khách.

- Khi kết thúc chuyến xe, kiểm tra lại khoang hành khách, khoang hành lý và phương tiện; xử lý, bàn giao tài sản hành khách bỏ quên và phối hợp vệ sinh, kiểm tra phương tiện để bảo đảm sẵn sàng cho chuyến tiếp theo.

5. Nghiệp vụ đặc thù của lái xe hợp đồng

Đặc thù của vận tải hành khách theo hợp đồng là hành trình, thời gian và địa điểm đón, trả khách được xác định theo hợp đồng vận chuyển. Lái xe thường phục vụ từng nhóm hành khách, có thể di chuyển trên nhiều tuyến đường và địa bàn khác nhau. Vì vậy, lái xe cần thực hiện các nghiệp vụ sau:

- Nắm rõ thông tin về chuyến đi, hành trình, thời gian và địa điểm đón, trả khách được ghi trong hợp đồng trước khi khởi hành.

- Kiểm tra danh sách hành khách, bảo đảm việc đón, trả khách đúng đối tượng và đúng địa điểm đã được xác định.

- Chủ động lựa chọn hành trình phù hợp, bảo đảm an toàn, thuận tiện và đáp ứng yêu cầu của hành khách.

- Giao tiếp, ứng xử lịch sự, văn minh; hỗ trợ hành khách trong quá trình lên, xuống xe, sắp xếp hành lý và khi có yêu cầu phù hợp.

- Không tự ý thay đổi nội dung chuyến đi, nhận thêm khách hoặc thực hiện việc đón, trả khách không phù hợp với hành trình đã xác định.

- Chủ động xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình vận chuyển, kịp thời thông báo cho người thuê vận chuyển hoặc đơn vị kinh doanh vận tải khi có thay đổi ảnh hưởng đến chuyến đi.

- Kiểm tra hành khách, hành lý và phương tiện sau khi kết thúc chuyến đi; kịp thời xử lý tài sản hành khách để quên trên xe.

6. Nghiệp vụ đặc thù của lái xe vận tải hàng hóa

Đặc thù của vận tải hàng hóa là vận chuyển hàng hóa theo yêu cầu của chủ hàng, với nhiều loại hàng hóa, khối lượng và đặc điểm khác nhau. Lái xe phải bảo đảm an toàn cho hàng hóa, phương tiện và người tham gia giao thông trong suốt quá trình vận chuyển. Vì vậy, lái xe cần thực hiện các nghiệp vụ sau:

- Nắm rõ thông tin về loại hàng hóa, khối lượng, số lượng, địa điểm nhận và giao hàng, hành trình và thời gian vận chuyển.

- Kiểm tra tình trạng hàng hóa, bao bì, phương tiện chứa hàng và các điều kiện cần thiết trước khi xếp hàng.

- Thực hiện xếp hàng, phân bổ hàng hóa hợp lý, bảo đảm hàng hóa được chằng buộc, cố định chắc chắn, không xê dịch, rơi, đổ trong quá trình vận chuyển.

- Kiểm tra chiều cao, chiều rộng, chiều dài và khối lượng hàng hóa sau khi xếp; bảo đảm hàng hóa không che khuất tầm nhìn, đèn, biển số và các thiết bị an toàn của phương tiện.

- Điều khiển phương tiện phù hợp với đặc điểm, khối lượng và tính chất của hàng hóa; đặc biệt chú ý khi tăng tốc, phanh, vào cua, xuống dốc và đi qua các đoạn đường xấu.

- Thường xuyên kiểm tra tình trạng hàng hóa và thiết bị chằng buộc trong quá trình vận chuyển, nhất là sau khi đi qua đoạn đường xấu hoặc thực hiện phanh, chuyển hướng đột ngột.

- Thực hiện đúng quy trình giao, nhận hàng; kiểm tra tình trạng hàng hóa khi giao và kịp thời thông báo khi phát hiện hàng hóa bị hư hỏng, mất mát hoặc có dấu hiệu bất thường.

- Đối với hàng hóa có yêu cầu vận chuyển đặc biệt, phải nắm rõ các yêu cầu về bảo quản, an toàn và xử lý tình huống để bảo đảm an toàn trong suốt quá trình vận chuyển.

III. VĂN HÓA ỨNG XỬ CỦA LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI

1. Đối tượng giao tiếp của lái xe kinh doanh vận tải

- Trong quá trình phục vụ hành khách, vận chuyển hàng hóa đi trên đường, qua nhiều vùng miền có địa hình, thời tiết, văn hóa khác nhau nên thường xuyên có nhiều tác động đến Lái xe kinh doanh vận tải và yêu cầu họ phải có một thái độ ứng xử đúng mức.

- Đối tượng giao tiếp của lái xe trong quá trình vận tải là hành khách đi xe, là những chủ hàng hoặc những người cùng tham gia giao thông trên đường hoặc các lực lượng chức năng hoặc những đồng nghiệp trên xe khác. ...

2. Tác động từ hành vi ứng xử của lái xe đến chất lượng dịch vụ vận tải

- Mọi hành vi ứng xử của lái xe đối với con người, hay điều kiện ngoại cảnh đều có ảnh hưởng rất lớn đến chất lượng dịch vụ vận tải của đơn vị.

- Thái độ chu đáo, vui vẻ, sự phục vụ tận tình của lái xe với hành khách; chọn nơi dừng nghỉ để phục vụ nhu cầu của hành khách hợp lý, cung cấp đầy đủ thông tin về chuyến đi cho hành khách, luôn đứng về phía hành khách để bảo vệ lợi ích của họ … chắc chắn sẽ làm cho hành khách vui vẻ, hài lòng với chuyến đi. Ngược lại có thể làm cho hành khách không hài lòng với chuyến đi.

- Việc xử lý tốt các thao tác khi lái xe như: không tăng tốc đột ngột, không phanh gấp, không tránh vượt ẩu trong quá trình vận chuyển, giúp cho hành khách đi xe đỡ mệt mỏi, những người say xe sẽ đỡ bị say.

- Khi gặp các điều kiện về thời tiết, địa hình, đường xá thay đổi đột xuất, nếu người lái xe bình tĩnh xử lý sẽ làm cho chuyến đi an toàn và hành khách đi xe bớt đi nỗi sợ hãi.

- Những câu chuyện hoặc chỉ dẫn của lái xe về văn hóa, phong tục tập quán của nơi đi qua có thể giúp cho hành khách đi xe quên đi sự mệt mỏi.

- Thậm chí trong nhiều trường hợp bất khả kháng như hỏng xe trên đường, hành khách đi xe vẫn có thể thông cảm và vui vẻ chấp nhận nếu được lái xe ân cần, chân thành xin lỗi và có thái độ tích cực khắc phục.

3. Chuẩn mực hành vi ứng xử của lái xe kinh doanh vận tải

a) Đối với hành khách:

- Phải có thái độ vui vẻ, hòa nhã trong giao tiếp; hướng dẫn phải tận tình, dễ hiểu;

- Coi hành khách như người thân, coi khách hàng là đối tác tin cậy;

- Săn sàng giúp đỡ hành khách khi có yêu cầu;

- Tôn trọng, lắng nghe và bảo vệ quyền lợi hợp pháp của hành khách, nhưng không thực hiện yêu cầu trái pháp luật, trái quy trình an toàn hoặc xâm hại quyền của người khác.

b) Đối với người cùng tham gia giao thông:

- Nắm vững quy định của Luật Đường bộ và các quy định liên quan, tự giác chấp hành pháp luật, nhường đường khi cần thiết;

- Có ý thức tôn trọng người tham gia giao thông, bảo vệ môi trường.

c) Đối với đồng nghiệp có tinh thần hợp tác, tương trợ, giúp đỡ đồng nghiệp.

d) Đối với người thi hành công vụ phải nghiêm túc, hợp tác, chấp hành và có ý thức đấu tranh chống tiêu cực.

đ) Đối với các tác động khách quan phải bình tĩnh để đưa ra phương án ứng xử tốt nhất, có văn hóa và không nên quyết định vội vàng, nóng nảy…

e) Đối với các đối tượng trộm, cắp, cờ bạc lừa đảo hoặc các đối tượng hình sự khác phải kiên quyết không hợp tác, báo nhà chức trách để xử lý hoặc cùng hành khách để bắt giữ.

g) Đối với người thuê vận tải hoặc chủ hàng:

- Có thái độ lịch sự, tôn trọng, giao tiếp đúng mực; thực hiện đúng thỏa thuận, hợp đồng và yêu cầu hợp pháp của người thuê vận tải hoặc chủ hàng;

- Chủ động trao đổi, thông báo kịp thời về tình trạng phương tiện, hàng hóa, thời gian và lộ trình vận chuyển; phối hợp xử lý các tình huống phát sinh trong quá trình vận chuyển;

- Bảo quản hàng hóa, tài sản trong phạm vi trách nhiệm; không tự ý mở, sử dụng, thay đổi, tráo đổi hoặc làm hư hỏng hàng hóa, tài sản của người thuê vận tải hoặc chủ hàng;

- Không nhận vận chuyển hàng hóa thuộc danh mục cấm, hàng hóa không rõ nguồn gốc hoặc thực hiện các yêu cầu trái quy định của pháp luật, trái quy trình an toàn vận tải;

- Không lợi dụng việc vận chuyển để vụ lợi, chiếm đoạt tài sản hoặc tiết lộ thông tin liên quan đến hàng hóa, hành trình và hoạt động kinh doanh của người thuê vận tải hoặc chủ hàng.

IV. KHUYẾN CÁO ĐỐI VỚI LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI

1. Đối với lái xe: Mỗi người lái xe khi điều khiển phương tiện kinh doanh vận tải tham gia giao thông đều phải biết và làm để đảm bảo an toàn giao thông cho xã hội cũng như nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh, chất lượng dịch vụ vận tải cho đơn vị.

1.1. Lái xe là một nghề nguy hiểm

a) Nguy hiểm trong cuộc sống

- Mọi hoạt động của con người đều có thể gặp phải nguy hiểm. Nguy hiểm luôn rình rập chúng ta ở mọi lúc, mọi nơi và tồn tại trong tất cả các hoạt động của con người, thậm chí ngay cả khi chúng ta nghỉ ngơi vẫn có những nguy hiểm. Không phải mọi nguy hiểm đều dẫn đến tai nạn, mà chỉ một số ít trong số rất nhiều nguy hiểm tồn tại xung quanh chúng ta trở thành tai nạn.

- Có những tai nạn gặp phải do lỗi chủ quan của chúng ta, chúng ta có thể tránh được bằng những hành vi phòng ngừa chủ động. Có những tai nạn gặp phải do khách quan, chúng ta không thể tránh được nhưng nếu chúng ta có hiểu biết và bình tĩnh xử lý tình huống sau khi gặp phải tai nạn chúng ta có thể làm giảm tác động xấu của các tai nạn đó.

- Việc nhận biết được những nguy hiểm đang rình rập giúp chúng ta có thể chủ động phòng ngừa để không gặp phải tai nạn hoặc trong nhiều trường hợp chúng ta không thể tránh được tai nạn thì việc hiểu biết cũng giúp chúng ta có phương pháp ứng xử làm giảm bớt tác động xấu của các tai nạn mà chúng ta gặp phải.

b) Nguy hiểm trong khi lái xe

- Khi quan sát các phương tiện giao thông và người đi bộ tham gia giao thông trên đường bộ qua một máy ghi hình (camera) giao thông chúng ta thấy một sự chuyển động vô cùng hỗn loạn và ta sẽ hiểu tại sao lái xe ô tô là một công việc nặng nhọc, nguy hiểm và có nhiều rủi ro. Với người lái xe ô tô trên đường, nguy hiểm luôn rình rập họ, chỉ sơ sẩy một chút là tai nạn có thể đến bất cứ lúc nào.

- Theo thống kê thì số người gặp tai nạn giao thông và bị chết trong tai nạn giao thông đường bộ cao hơn nhiều so với các tai nạn khác như: tai nạn lao động, tai nạn hàng không, tai nạn đường thủy, tai nạn đường sắt hay với các thảm họa khác như: hỏa hoạn, lũ lụt, bão, …

- Nam giới lái xe bị tai nạn giao thông nhiều hơn nữ giới do họ liều lĩnh và bất cẩn hơn.

- Những người trẻ tuổi thường thiếu kinh nghiệm nên gây ra tai nạn khi lái xe nhiều hơn là những người lớn tuổi và nhiều kinh nghiệm. Tuy nhiên những người lái xe nhiều kinh nghiệm không có nghĩa là đã thoát khỏi nguy cơ tai nạn.

- Những người có tính cách ngổ ngáo, thích mạo hiểm thường có nguy cơ gặp phải tai nạn cao hơn.

1.2. Lời khuyên để lái xe an toàn và tiết kiệm nhiên liệu

- Có những tai nạn xảy ra là do lỗi của người lái xe và cũng có tai nạn là do các yếu tố bên ngoài như: Tình trạng đường sá, thời tiết, hành động hoặc không hành động của những người tham gia giao thông khác cùng đi trên đường.

- Ngoài các yếu tố khách quan, người lái xe có thể chủ động phòng ngừa, định đoạt được mức độ nguy hiểm khi lái xe thông qua cách lái xe của mình. Họ có thể lái xe cẩn thận để đảm bảo an toàn nhưng nhiều khi họ cũng có thể phóng nhanh, vượt đèn đỏ … làm gia tăng nguy cơ gây tai nạn. Dưới đây là một số kinh nghiệm giúp người lái xe an toàn hơn:

a) Việc nhận lỗi thành thật giúp bạn tránh được những sai lầm Bản năng của con người là không ai thích nhận rằng mình sai trái hoặc mình có lỗi, đó là lý do tại sao nhiều người lái xe gây tai nạn không muốn nhận lỗi do mình gây ra.

Người lái xe thường có khuynh hướng quy tất cả hay một phần lỗi của vụ va chạm cho người lái xe kia hoặc cho tình trạng đường, cho thời tiết, mà không chịu nhận lỗi về mình. Họ thường viện lý do rằng việc này xảy ra là do yếu tố không dính dáng gì đến bản thân họ.

Bằng các nghiên cứu khoa học cho thấy rằng người nào thành thật nhận lỗi do mình gây ra thì người đó lái xe an toàn hơn. Cái khó là dám thẳng thắn nhận lỗi của mình gây ra.

Phần lớn các tai nạn giao thông đường bộ ở Việt Nam là do lỗi của con người không chấp hành nghiêm Luật Đường bộ, ý thức kém khi tham gia giao thông, hạ tầng giao thông lạc hậu, kém phát triển, sự gia tăng nhanh chóng của phương tiện giao thông cá nhân…

b) Giữ khoảng cách an toàn, bao nhiêu là đủ?

Càng có nhiều khoảng cách giữa xe của mình với các xe khác thì chúng ta càng có nhiều thời gian hơn để phát hiện và ứng phó với những nguy hiểm có thể xảy ra khi lái xe. Để giữ an toàn, chúng ta cần duy trì được khoảng cách xung quanh xe bao gồm cả ở phía trước, hai bên và phía sau.

- Giữ khoảng cách an toàn giữa hai xe

Loại tai nạn đâm vào đuôi xe đi phía trước xảy ra thường xuyên trên đường, đặc biệt thường gặp với những người lái xe ít kinh nghiệm. Để không bị đâm vào đuôi xe

đi phía trước, khi xe đó phải dừng, chúng ta phải tăng khoảng cách giữa xe của mình với xe phía trước. Khoảng cách giữa hai xe phụ thuộc vào tốc độ mà chúng ta đang chạy, tốc độ càng nhanh bao nhiêu thì càng cần khoảng đường xa hơn để dừng xe.

Có một cách dễ dàng nhất để tránh đâm vào đuôi xe trước là dùng "quy tắc 3 giây" áp dụng cho bất kỳ tốc độ nào. Cách làm như sau: chúng ta nhìn xe phía trước chạy qua một vật nào đó bên đường chẳng hạn như cột đèn, cây hoặc biển báo. Khi xe đó chạy qua vật đó thì chúng ta bắt đầu đếm "một ngàn lẻ một", "một ngàn lẻ hai", "một ngàn lẻ ba". Nếu xe của chúng ta chạy ngang qua vật mà mình đã chọn trước khi đọc xong tất cả các số rồi, tức là chúng ta đã chạy nối đuôi quá sát. Chúng ta nên để khoảng cách với xe chạy trước nhiều hơn 3 giây khi trời mưa, sương mù, ban đêm bởi vì khó ước lượng được khoảng cách và phát hiện nguy hiểm trong những điều kiện như thế này.

Quan sát thật xa phía trước và để ý canh chừng đèn báo phanh bật lên của các xe phía trước.

- Giữ khoảng cách an toàn hai bên và phía sau: Việc giữ khoảng cách an toàn quanh xe giúp chúng ta có chỗ trống để có thể phanh hay rẽ khi cần thiết, khoảng cách này phải đủ để tránh va chạm xe nếu có nguy hiểm xảy ra.

Khoảng an toàn ở phía phải và trái: Cố giữ khoảng cách ít nhất là 1 mét giữa xe của chúng ta với các xe đang chạy hoặc đang dừng. Điều này cực kỳ quan trọng khi lái xe qua những xe đang dừng lại bên đường vì người ta có thể đột nhiên mở cửa xe.

Nếu trên đường có nhiều làn xe, chúng ta không nên chạy song song với xe đang chạy bên trái và phải, vì như vậy chúng ta không có khoảng trống để chạy sang phải, sang trái nếu có nguy hiểm xuất hiện phía trước. Cố giữ khoảng trống nào đó trong làn xe bên cạnh bạn để có cơ hội lái lạng qua nguy hiểm đó thay vì bị buộc phải phanh gấp để tránh đâm vào nó.

Giữ khoảng cách an toàn ở phía sau: Duy trì khoảng cách an toàn ở phía sau là điều khó vì người lái xe ở phía sau mới làm chủ được khoảng cách giữa xe bạn và xe của họ. Nếu xe phía sau chạy quá sát xe bạn, bạn hãy chạy chậm lại để tăng khoảng cách phía trước bạn. Điều này có nghĩa là nếu bạn phát hiện có điều gì nguy hiểm ở phía trước và cần phanh thì bạn đã có sẵn khoảng cách an toàn rồi. Bạn có thể làm như vậy từ từ và như thế xe phía sau có nhiều thời gian để dừng lại.

c) Tại sao phải làm chủ tốc độ khi lái xe?

Phóng nhanh làm bạn ít thời gian phát hiện và ứng phó với nguy hiểm có thể xảy ra ở dòng xe lưu thông phía trước. Chạy càng nhanh bạn càng cần nhiều khoảng đường để dừng xe, nếu mặt đường ướt thì cần khoảng đường nhiều hơn nữa.

Chúng ta phải mất 1,5 giây để nhận biết nguy hiểm và chuyển chân ga sang chân phanh trước khi bạn thực sự bắt đầu phanh. Với tốc độ 60 km/ giờ, bạn đã chạy được 25 mét trong khoảng thời gian này.

Càng chạy quá tốc độ giới hạn bao nhiêu thì rủi ro gây tai nạn càng nhiều bấy nhiêu. Nghiên cứu cho thấy trong khu vực có tốc độ giới hạn là 60 km/ giờ thì rủi ro gây tai nạn sẽ tăng gấp 2 lần cho mỗi 5 km /giờ mà chúng ta chạy quá tốc độ cho phép.

d) Lưu ý giảm bớt rủi ro gây tai nạn vì tốc độ người lái xe cần phải:

- Lái xe trong phạm vi tốc độ cho phép.

- Lái xe chậm trước khi vào đường cong hoặc đoạn đường có "cua tay áo"- phanh xe nhanh trên đoạn đường cong có nguy hiểm.

- Coi chừng và để ý những biển báo cho biết sắp tới đường cong hoặc những nguy hiểm khác phía trước và hãy chạy chậm lại trước khi bạn tới những nơi đó.

- Nếu thời tiết xấu hoặc không nhìn rõ, thì chạy xe chậm lại ở tốc độ mà mình có thể dừng hoặc phanh gấp nếu xuất hiện nguy hiểm.

- Tuân theo tốc độ quy định trên biển báo và điều chỉnh tốc độ thích hợp với hoàn cảnh sẽ giúp tránh được tai nạn.

đ) Không quá tự tin khi lái xe

Bất kể làm việc gì, đa số chúng ta thường tin vào tài năng, vào khả năng của mình. Tự tin là một đức tính tốt, nhưng khi lái xe quá tự tin có thể làm chúng ta đưa ra phương án xử lý mạo hiểm, làm tăng mức độ nguy hiểm.

Nghiên cứu cho thấy phần lớn những người lái xe tự đánh giá cao về khả năng lái xe của mình, coi mình giỏi hơn những người lái xe khác, những người lái xe trẻ tuổi thì có khuynh hướng đánh giá họ lái xe rất giỏi. Điều đó chỉ ra rằng những người lái xe tự tin nhất lại thường là những người có ít kinh nghiệm nhất, họ tự tin quá mức và luôn có cảm tưởng rằng tài lái xe của mình có thể trội hơn khả năng thực sự của mình. Việc tự tin quá mức là nguyên nhân đưa đến nhiều vụ tai nạn giao thông. Nó làm cho người lái xe đánh giá quá thấp khả năng gây ra tai nạn và sự tự tin quá mức sẽ gia tăng sau mỗi lần người lái xe xử lý thoát được những tình huống cận kề với tai nạn. Khi đó người lái xe sẽ cảm thấy mình lái xe giỏi và nghĩ rằng tai nạn, va chạm xe không thể xảy ra với mình. Hậu quả là có nhiều người lái xe, đặc biệt là những người dưới 25 tuổi bị tai nạn.

e) Không nên lái xe liều lĩnh

Có những người thích tìm cảm giác mạnh trong những hoạt động mạo hiểm. Một số người thích cảm giác mạnh bằng cách lái xe liều lĩnh, họ thường xử lý các tình huống một cách mạo hiểm có nguy cơ gây tai nạn cao, như: Cố ý điều khiển xe qua đoạn đường sạt lở hoặc có nguy cơ sạt lở, bị ngập lụt; điều khiển xe mà trong hơi thở có nồng độ cồn, trong cơ thể có chất ma túy, chạy quá tốc độ quy định; tránh, vượt không đúng quy định; đi không đúng phần đường, làn đường; dừng, đỗ, đón, trả khách không đúng quy định; điều khiển xe liên tục quá thời gian quy định; đi ngược chiều, đi vào đường có biển cấm đi ngược chiều; quay đầu, đi ngược chiều, lùi xe, điều khiển xe chạy vào dừng khẩn cấp trên đường cao tốc,...Họ lái xe như thế

để thể hiện bản lĩnh của mình hoặc để chọc tức, hù dọa người lái xe khác.

Nếu bạn là người thích liều lĩnh, bạn hãy tìm cảm giác mạnh ở những trò chơi mạo hiểm, không nên liều lĩnh khi lái xe. Sự liều lĩnh lái xe làm tăng nguy cơ tai nạn, dẫn đến tử vong hoặc thương tích cho mình và cho người khác là sự vô trách nhiệm.

g) Không nên lái xe hung hăng

Có người thích lái xe hung hăng bởi vì họ vốn có bản tính hung hăng. Người nào thường hung hăng trong cuộc sống thì lúc lái xe, người đó cũng có khuynh hướng hung hăng như vậy. Tuy nhiên, có người bản tính vốn bình tĩnh nhưng cũng có đôi lúc cũng hung hăng để "chơi" lại người lái xe khác mà họ nghĩ là đã chọc tức mình, ví dụ như chạy ngang đầu xe để giành đường, nhưng đó thật sự chỉ là một hành vi trả đũa người mà bạn xem là có hành động khiêu khích mình.

Hành động lái xe hung hăng có thể hiểu được, nhưng không thể chấp nhận được, vì hành động này sẽ gây nguy hiểm cho bạn và cho người khác. Lái xe trên đường là đã đủ nguy hiểm rồi, không cần phải tạo thêm nguy hiểm nữa. Nếu bạn bình tĩnh và suy nghĩ điều đó, thì sẽ thấy rằng chúng ta ai cũng lầm lỗi khi lái xe. Cũng có lúc bạn có thể thấy mình là nạn nhân của người nào đó lái xe ẩu và muốn phản ứng lại, nhưng khi khác thì sự việc lại có thể đảo ngược. Đây chính là điều đáng ghi nhớ.

h) Không để tâm lý hứng thú chi phối cách thức lái xe

Hứng thú để làm những việc khác nhau thường khác nhau tùy thuộc vào sở thích của mỗi người. Hứng thú thay đổi tùy theo tâm trạng của con người trong từng thời điểm và tùy theo tầm quan trọng, mức hấp dẫn của sự việc nào đó đối với họ. Hứng thú cũng ảnh hưởng rất lớn đến cách thức lái xe.

Người lái xe rất có thể sẽ phóng xe nhanh và có lẽ đôi khi còn lái liều lĩnh vì trễ giờ đến bến, hoặc trên đường vắng người, hoặc không có bóng dáng cảnh sát giao thông hoặc đơn giản chỉ là vì bạn muốn về nhà sớm hơn.

Thực tế cho thấy rằng người lái xe bị thúc bách do giờ giấc hoặc bởi thời hạn chót hoàn thành một công việc thường dễ phóng xe nhanh và lái xe liều lĩnh. Ngay cả những người vốn lái xe cẩn thận cũng có thể làm những điều gây nguy hiểm. Họ sẽ biện hộ cho chính bản thân mình, với người khác, thậm chí với cả cảnh sát giao thông rằng điều họ làm là đúng, là cần thiết.

Đôi khi người lái xe bị cảm xúc chi phối hành động. Khi họ gặp điều gì đó bực mình như bị cảnh sát giao thông phạt, cãi nhau với ai đó … họ thường lái xe chạy nhanh, lái xe bừa bãi hoặc ngổ ngáo hơn.

Như vậy chúng ta cần ý thức một điều rằng không để tâm lý làm ảnh hưởng đến cách thức lái xe.

i) Tuyệt đối không lái xe trong tình trạng cơ thể có chất cồn (bia, rượu…), ma túy

Việc lái xe trong tình trạng trong hơi thở hoặc cơ thể có chất cồn là hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông; tùy theo tính chất, mức độ khác nhau mà bị xử phạt từ 6 đến 40 triệu đồng, áp dụng trừ điểm giấy phép lái xe từ 04 đến 10 điểm; tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 22 đến 24 tháng (quy định tại điểm c khoản 6, điểm a khoản 9, điểm a khoản 11, điểm c khoản 15, điểm b, điểm d khoản 16 Nghị định số 168/2024/NĐ-CP); là một trong những nguyên nhân chính gây ra nhiều vụ tai nạn giao thông.

Một số ảnh hưởng của chất cồn, ma túy trong cơ thể đến việc lái xe:

- Người lái xe thường có khuynh hướng phóng quá tốc độ giới hạn, không để ý các biển báo và đèn tín hiệu giao thông;

- Làm giảm khả năng tập trung, nhận biết các nguy hiểm, làm chậm phản xạ khi bạn cần xử lý phanh xe hay đánh lái để tránh chướng ngại vật;

- Người lái xe sẽ gặp khó khăn trong việc điều khiển xe trên đường đặc biệt là lúc trời tối và đường không thẳng;

- Khi người lái xe có chất cồn trong máu thì rất dễ thiệt mạng nếu họ bị thương nặng. Chất cồn có ảnh hưởng bất lợi cho cơ thể khi cơ thể phải chống trả với thương tích và những việc khác chẳng hạn như mất máu. Việc chữa trị khẩn cấp cho người lái xe bị thương mà có chất cồn trong cơ thể thì cũng khó hơn nhiều so với người lái xe bị thương mà không có chất cồn trong cơ thể.

Không lái xe khi trong cơ thể có chất cồn thì sẽ không những giảm được tai nạn mà còn giảm được nguy cơ gây tử vong trong trường hợp ta bị thương nặng.

Khi nồng độ cồn trong máu của người lái xe tăng lên thì nguy cơ xảy ra tai nạn cũng tăng theo. Nồng độ cồn bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố như trọng lượng cơ thể, nam hay nữ hoặc lượng cồn bạn uống trong một khoảng thời gian nào đó. Rất khó cho mỗi người lái xe là họ không biết chính xác mình có thể uống bao nhiêu mà vẫn giữ được tỉnh táo. Vì vậy lời khuyên tốt nhất là: Đừng uống chất có cồn nếu sắp lái xe và đừng lái xe khi đã uống.

- Điều khiển phương tiện khi cơ thể có chất ma túy là hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông (phạt từ 30 đến 40 triệu đồng và bị tước quyền sử dụng giấy phép lái xe từ 22 đến 24 tháng; quy định tại điểm c khoản 11 và khoản 15 Điều 6 Nghị định số 168/2024/NĐ-CP); gây ra những hậu quả tác hại nghiêm trọng về an toàn giao thông, sức khỏe bản thân (như gây ảo giác, mất tỉnh táo,…), có thể mất khả năng kiểm soát hành vi gây tai nạn giao thông, phải xem xét, xử lý trách nhiệm hình sự theo quy định của pháp luật.

k) Lưu ý khi lái xe trong thời gian sử dụng thuốc tân dược

Ngoài các chất có cồn, ma túy, thuốc tân dược cũng có thể ảnh hưởng đến khả

năng lái xe an toàn. Một số loại thuốc có thể ảnh hưởng đến khả năng lái xe an toàn của chúng ta như: thuốc giảm đau, thuốc để chữa trị huyết áp, thuốc chống nôn, thuốc chống dị ứng, viêm sưng, thuốc trị nhiễm vi khuẩn nấm, thuốc an thần, thuốc ngủ, thuốc giúp ăn kiêng, thuốc trị cảm cúm....

Các loại thuốc có ảnh hưởng đến việc lái xe thường được dán nhãn lưu ý trên vỏ bao bì hộp thuốc. Khi bạn dùng thuốc thì nên đọc những nhãn đó để xem có lưu ý gì liên quan đến việc lái xe không. Nếu có nghi ngờ thì nên hỏi ý kiến của bác sĩ hoặc dược sĩ xem những thuốc đó có ảnh hưởng đến khả năng lái xe an toàn hay không. Cần lưu ý: Nhiều loại thuốc tân dược, ma túy lưu trong cơ thể trong thời gian dài và vì vậy nó vẫn ảnh hưởng đến việc lái xe sau khi bạn ngừng uống thuốc.

Nhiều loại thuốc tân dược, ma túy có phản ứng nghịch với nhau đến độ có thể ảnh hưởng đến khả năng lái xe an toàn của bạn. Thí dụ uống rượu trong khi đang dùng loại thuốc có chứa chất ma túy theo đơn của bác sỹ có thể sẽ rất nguy hiểm. Vì vậy phải đọc hướng dẫn sử dụng thuốc cẩn thận và hỏi lại bác sỹ hoặc dược sỹ để được chỉ dẫn.

Cần lưu ý rằng việc dùng ma túy bất hợp pháp ảnh hưởng rất xấu đến việc lái xe và nó có thể phản ứng nghịch với bia, rượu hoặc những loại thuốc tân dược khác.

Nếu bạn bắt buộc phải dùng thuốc trong khi lái xe hãy hỏi bác sĩ hoặc dược sĩ xem có loại thuốc nào thay thế được mà không ảnh hưởng đến việc lái xe.

l) Không lái xe trong lúc mệt mỏi

Mệt mỏi là một trong những yếu tố chính gây ra tai nạn giao thông. Tình trạng mệt mỏi thường biểu hiện như "buồn ngủ" và "mệt lả". Mệt mỏi có tác động tâm lý, sinh lý đến khả năng lái xe an toàn của bạn.

Ảnh hưởng của mệt mỏi: Mệt mỏi có thể làm sai lệch trầm trọng đến sự phán đoán của bạn trong lúc lái xe, chúng ta không tránh được mệt mỏi và tác hại của nó. Khi mệt mỏi chúng ta thường không xét đoán được mức độ mỏi mệt của chính mình.

Dấu hiệu của sự mệt mỏi: Triệu chứng sự mệt mỏi của mỗi người lái xe mỗi khác, dấu hiệu cho thấy bạn đã mệt mỏi thường biểu hiện như: Mất tập trung, buồn ngủ, ngáp, phản ứng chậm chạp, mắt bị cay xè hay mỏi, chán nản, cảm thấy bứt rứt bồn chồn, ít chịu bẻ tay lái và khi bẻ thì bẻ nhiều hơn, không để ý đến biển báo trên đường, vô tình chợp mắt ngủ gục trong vài giây hoặc lâu hơn nữa rồi chợt tỉnh dậy (thậm chí bạn còn có thể không biết là mình đã ngủ và mắt có thể không nhắm).

* Có nhiều nguyên nhân dẫn đến việc bị mệt mỏi như:

- Trong những thời điểm nhất định trong ngày hoạt động tự nhiên của cơ thể bị tụt giảm (buổi đêm, gần sáng, buổi trưa và chiều tối);

- Làm việc nhiều giờ, thức khuya; mất ngủ.v.v…

- Mất ngủ;

Để giảm bớt gây tai nạn vì mệt mỏi, người lái xe cần phải: Thường xuyên ngủ đủ nhiều để tránh buồn ngủ; hạn chế lái xe vào những lúc mà thường khi chính là giấc ngủ

của bạn; nếu lái xe lâu thì thường xuyên phải nghỉ, tạt xe vào lề đường và đỗ lại khi thấy buồn ngủ, cảnh giác khi chớm thấy có dấu hiệu mệt mỏi và đừng quá tự tin đến mức không chịu nghỉ hoặc không chịu cho người khác lái thay.

m) Ai cũng có thể bị phân tâm trong lúc lái xe

Bị phân tâm trong lúc lái xe cũng là một nguyên nhân làm tăng tai nạn giao thông. Người lái xe thường dễ bị phân tâm vì nghĩ ngợi những chuyện bên trong, bên ngoài xe làm họ không tập trung vào việc lái xe và tai nạn có thể xảy ra.

Nguyên nhân của sự phân tâm khi lái xe: Có rất nhiều nguyên nhân khiến người lái xe bị phân tâm khi lái xe, trong đó có sự phân tâm do tác động từ những vụ việc xảy ra ở bên ngoài xe (ví dụ như có một đoàn tàu chạy trên đường sắt bên cạnh đường bộ) hoặc bên trong xe và đôi khi sự phân tâm của lái xe không rõ nguồn gốc từ đâu.

Một số hoạt động ở bên trong xe làm phân tâm thường gặp nhất đối với lái xe là:

- Việc vặn điều chỉnh máy radio khiến lái xe bị phân tâm;

- Khi có người trong xe nói hoặc làm điều gì đó khiến lái xe bị phân tâm.

- Nói chuyện với hành khách: mức độ của sự phân tâm này của lái xe có liên quan mật thiết với đối tượng hành khách đi xe. Những người lái xe trẻ khi di chuyển với hành khách cùng lứa tuổi thường bị phân tâm nhiều hơn khi đi cùng người lớn tuổi. Trong nhiều trường hợp những hành khách trẻ tuổi đi trên xe còn có thể khuyến khích người lái xe làm những chuyện liều lĩnh như: phóng nhanh, vượt ẩu và lái xe ngổ ngáo.

- Lái xe thường dễ bị phân tâm khi có ý định làm điều gì đó phức tạp như rẽ trái trong lúc xe cộ đông đúc, hoặc tính chọn một khe hở an toàn để băng qua giao lộ đông xe.

- Sử dụng điện thoại di động khi lái xe.

Giảm bớt sự phân tâm: Khi lái xe chúng ta không làm giảm được những việc làm phân tâm từ bên ngoài xe, nhưng chúng ta có thể làm giảm bớt được những chuyện phân tâm từ bên trong xe bằng cách đơn giản như sau:

- Tắt máy radio, hoặc giảm bớt âm thanh, đặc biệt trong những tình huống di chuyển trên đường mới lạ chưa đi bao giờ hoặc đường phức tạp.

- Không sử dụng điện thoại di động trong khi lái xe.

- Không để những vật dụng rời trong xe.

- Yêu cầu hành khách trong xe giữ im lặng và đừng làm cho bạn phân tâm.

- Đừng cố điều chỉnh máy radio hoặc mở đĩa CD, nhất là trong các tình huống lưu thông phức tạp.

n) Lái xe vào ban đêm, lái xe trong điều kiện thời tiết và địa hình khác nhau

- Khả năng đối phó được với những thay đổi và thử thách trên đường là một kỹ năng quan trọng mà người lái xe nào cũng cần phải phát triển và duy trì. Những điều bất lợi như: đường xấu, thời tiết xấu thì tự bản thân nó không mấy khi gây ra tai nạn. Đa phần những vụ tai nạn giao thông xảy ra vì người lái xe không thích nghi được với môi trường thay đổi.

- Việc người lái xe vẫn cứ tiếp tục phóng nhanh khi trời mưa lớn hay sương mù dầy đặc hay trên những con đường chật hẹp, quanh co mà họ không nhìn thấy được những gì phía trước là rất nguy hiểm.

- Lái xe vào ban đêm: Người lái xe ban đêm thường chủ quan cho xe phóng nhanh vì nghĩ là đường vắng, xe cộ thưa thớt; bên cạnh đó, trời tối khiến cho mắt không nhìn thấy được những dấu hiệu nhắc nhở đến tốc độ.

- Đối phó với những điều kiện lái xe bất lợi: Người lái xe không thể làm cho mưa tạnh, sương mù tan, làm cho mặt đường tốt lên hoặc làm cho trời sáng, nhưng chúng ta có thể kiểm soát được tốc độ của mình, giữ được khoảng cách giữa xe của mình và xe phía trước để có nhiều thời gian phát hiện và đối phó với nguy hiểm.

- Làm chủ tốc độ, giữ khoảng cách an toàn và làm cho người khác dễ trông thấy xe của chúng ta (bằng cách bật đèn) là những việc làm cần thiết nhằm tránh tai nạn trong những điều kiện bất lợi.

o) Dự đoán tình huống khi lái xe, đối phó với bất ngờ

Người lái xe nào cũng dự đoán những điều có thể xảy ra và trên cơ sở kết quả dự đoán đó để đưa ra những phương án xử lý khi lái xe. Tuy nhiên, trong thực tế đôi khi sự việc xảy ra không đúng như chúng ta dự đoán, làm chúng ta bị bất ngờ. Ví dụ: Chúng ta sẽ bị bất ngờ khi có người chạy xe vượt đèn đỏ…

Việc đối phó với những bất ngờ xảy ra trên đường là một việc làm hết sức khó khăn, chúng ta không thể thống kê được có bao nhiêu loại bất ngờ và không có một công thức nào, kỹ thuật nào có thể tiên liệu được những nguy hiểm đột nhiên xảy ra khi lái xe.

Lời khuyên đưa ra là phải cảnh giác với những bất ngờ xảy đến khi lái xe. Áp dụng những kỹ năng sau có thể giúp bạn giảm bớt được những tai nạn bất ngờ:

- Luôn nhìn kỹ phía trước xe của bạn, liếc sang trái và phải.
- Quan sát chuyển động của đầu và mắt nhìn của các lái xe khác, thí dụ họ nhìn về hướng nào, nhìn bạn hay nhìn vật gì khác.
- Trông chừng người đi bộ, người đi xe đạp, người đi xe máy có thể bị vật gì hoặc xe khác che khuất.
- Tự cho mình nhiều thời gian để phát hiện đối phó, với những nguy hiểm và tạo ra khoảng cách hợp lý để làm vài điều gì đó nhằm tránh được tai nạn.
- Thận trọng trong những tình huống lạ như các biển báo nguy hiểm trên đường (sửa đường, đèo dốc nguy hiểm...)

- Làm sao cho người khác dễ nhìn thấy xe của bạn. Nếu trời tối, u ám hoặc mưa thì bật đèn phía trước ngay cả ban ngày .

- Chạy chậm cũng là cách đề phòng tốt vì bạn có thêm nhiều thời gian và khoảng cách để kịp thời đối phó với nguy hiểm.

1.3. Lái xe đối với từng loại hình kinh doanh vận tải:

a) Lái xe buýt: Do đặc thù của hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt người lái xe buýt cần:

- Đưa xe xuất bến đúng giờ theo biểu đồ được phân công;

- Đón, trả hành khách đúng điểm dừng đỗ theo quy định; không được bỏ bến làm ảnh hưởng đến việc đi lại của hành khách;

- Khi ra vào bến xe phải chú ý quan sát và chuyển làn dần trước khi vào bến;

- Hạn chế sử dụng còi khi đi trong thành phố;

- Không rồ ga, tăng tốc đột ngột gây ô nhiễm môi trường và ảnh hưởng đến người tham gia giao thông.

b) Lái xe taxi:

- Phải bấm đồng hồ tính tiền khi hành khách lên xe;

- Đi theo hành trình yêu cầu của hành khách hoặc hành trình có lợi nhất cho hành khách; trao hóa đơn, phiếu thu cho hành khách khi khách thanh toán tiền.

- Khi chở hành khách trong đêm, đi qua những đoạn đường vắng phải cảnh giác và đề phòng kẻ gian, nếu có dấu hiệu nghi ngờ phải khôn khéo từ chối.

c) Lái xe tuyến cố định:

- Đưa xe xuất bến đúng giờ, đúng hành trình và biểu đồ chạy xe được phân công;

- Đón, trả hành khách đúng nơi quy định; không tự ý bỏ bến, bỏ chuyến;

- Thực hiện đúng giá vé, thu tiền và trả vé cho hành khách theo quy định;

- Hướng dẫn, hỗ trợ hành khách lên, xuống xe an toàn, đặc biệt đối với người cao tuổi, trẻ em và người khuyết tật.

d) Lái xe hợp đồng:

- Thực hiện đúng hợp đồng vận chuyển, hành trình và thời gian đã thỏa thuận;

- Chỉ vận chuyển hành khách theo đúng danh sách, nội dung hợp đồng;

- Không tự ý đón, trả khách ngoài phạm vi hợp đồng;

- Tôn trọng, phục vụ hành khách lịch sự, chu đáo và bảo đảm an toàn trong suốt chuyến đi.

đ) Lái xe tải:

- Thực hiện đúng yêu cầu vận chuyển, hành trình và thời gian giao, nhận hàng;

- Kiểm tra, bảo đảm hàng hóa được xếp, chằng buộc an toàn trước khi vận chuyển;

- Không chở quá tải, quá khổ hoặc hàng hóa không được phép vận chuyển;

- Bảo quản hàng hóa trong quá trình vận chuyển, giao đúng hàng, đúng nơi và đúng thời gian.

2. Đối với nhân viên phục vụ trên xe

- Cảnh giác, kịp thời phát hiện và ngăn chặn kẻ gian lợi dụng hành khách đi đường xa mệt mỏi để lấy đồ của hành khách;

- Khi phát hiện những đối tượng có hành vi móc túi, lừa đảo, cờ bạc bịp… trên xe cần ngăn chặn kịp thời hoặc thông báo cho lái xe, hành khách, cơ quan chức năng để phối hợp ngăn chặn, xử lý.

- Không được lái xe hoặc sử dụng chìa khóa điện của xe để mở đài, mở cửa hơi…

3. Sự phối hợp của lái xe và nhân viên phục vụ trên xe

Lái xe và nhân viên phục vụ trên xe là những người tạo thành một ê kíp làm việc trên mỗi chuyến xe. Việc phối hợp hài hòa, chặt chẽ trong công việc của họ sẽ tạo ra không khí làm việc thoải mái và hỗ trợ nhau trong công việc được tốt hơn.

Khi vận chuyển hành khách trên đường có rất nhiều công việc đòi hỏi phải có sự phối hợp của lái xe và nhân viên phục vụ trên xe như:

- Phối hợp trong việc sắp xếp hành lý cho hành khách;

- Phối hợp ngăn chặn kẻ gian lên xe trộm đồ, móc túi của hành khách hoặc lôi kéo hành khách vào các trò chơi cờ bạc.

- Phối hợp trong việc đưa xe ra vào bãi đỗ, quay đầu xe hay lùi xe trên đường;

- Phối hợp trong việc giải quyết các sự cố hỏng hóc đột xuất của xe;

- Phối hợp vệ sinh, lau rửa xe;

- Hỗ trợ trong các công việc khác mà chỉ lái xe hay nhân viên phục vụ trên xe không thể làm được.

V. NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ VẬN TẢI

Đảm bảo chất lượng dịch vụ vận tải ô tô là nội dung rất quan trọng, liên quan đến đảm bảo an toàn giao thông, sức khoẻ, thời gian, sự tiện lợi và các quyền lợi khác của hành khách. Thời gian qua, trong quản lý vận tải ô tô chúng ta cũng nói nhiều đến chất lượng dịch vụ vận tải nhưng chưa triển khai thực hiện đầy đủ các giải pháp, chưa làm rõ trách nhiệm của cơ quan, tổ chức và cá nhân. Các cơ quan quản lý nhà nước về vận tải, đặc biệt là các đơn vị vận tải và mỗi người Lái xe kinh doanh vận tải cần thống nhất nhận thức và thấy rõ vai trò, trách nhiệm của mình trong việc thực hiện đồng bộ các

giải pháp nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải.

1. Một số vấn đề cơ bản về cạnh tranh

1.1. Khái niệm về cạnh tranh:

Cạnh tranh là sự ganh đua của các nhà cung ứng hàng hoá, sản phẩm và dịch vụ cụ thể trên thị trường nhằm mục đích lôi kéo về phía mình ngày càng nhiều khách hàng với mục đích tăng thị phần của mình trong thị trường.

Cạnh tranh được hình thành khi có sự hiện diện nhiều nhà cung ứng hàng hóa hoặc dịch vụ cùng loại trên thị trường. Cạnh tranh là áp lực cưỡng bức bên ngoài buộc các nhà kinh doanh phải tìm mọi giải pháp để đưa được nhiều hơn hàng hóa, hoặc dịch vụ của mình ra thị trường (mở rộng thị phần) để từ đó tăng doanh thu, lợi nhuận cho doanh nghiệp.

Cạnh tranh gắn liền với quy luật phát triển và đào thải, doanh nghiệp nào có chiến lược cạnh tranh lành mạnh, đúng đắn, sẽ tiếp tục phát triển; doanh nghiệp nào không có chiến lược cạnh tranh hoặc chiến lược cạnh tranh không đúng đắn, không đầy đủ, không phù hợp với từng thị trường, từng thời kỳ sẽ không tồn tại lâu được và tất yếu sớm hay muộn sẽ bị loại khỏi thị trường. Thông qua cạnh tranh, ngày càng nhiều doanh nghiệp xây dựng được thương hiệu, phát triển bền vững nhưng cũng không ít doanh nghiệp bị phá sản, đào thải.

1.2. Cạnh tranh lành mạnh:

- Cạnh tranh lành mạnh là hình thức cạnh tranh minh bạch, không trái pháp luật, phù hợp với tập quán thương mại và đạo đức kinh doanh.

- Để đảm bảo cho việc cạnh tranh lành mạnh, Luật cạnh tranh của nước ta đã được Quốc hội khóa XI thông qua tại kỳ họp thứ 6 ngày 03/12/2004 (đã hết hiệu lực); Hiện tại đang áp dụng Luật Cạnh tranh ngày 12/06/2018.

- Để cạnh tranh lành mạnh, các đơn vị vận tải cần chú trọng xây dựng thương hiệu của đơn vị mình thông qua: đăng ký và thực hiện chất lượng dịch vụ vận tải; cam kết bảo vệ quyền lợi của khách hàng, giải quyết kịp thời, thỏa đáng mọi khiếu nại, kiến nghị của khách hàng.

1.3. Cạnh tranh không lành mạnh:

- Cạnh tranh không lành mạnh là những hình thức cạnh tranh không minh bạch, vi phạm luật pháp, không phù hợp tập quán kinh doanh và đạo đức nghề nghiệp, làm tổn hại đến lợi ích nhà nước, doanh nghiệp khác và người tiêu dùng.

Theo quy định của Luật cạnh tranh, các hành vi cạnh tranh không lành mạnh bao gồm:

- Chỉ dẫn gây nhầm lẫn;

- Xâm phạm bí mật kinh doanh;

- Ép buộc trong kinh doanh;
- Dèm pha doanh nghiệp khác;
- Gây rối để phá hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp khác;
- Quảng cáo nhằm cạnh tranh không lành mạnh;
- Khuyến mại nhằm cạnh tranh không lành mạnh;
- Phân biệt đối xử của hiệp hội;
- Bán hàng đa cấp bất chính;
- Các hành vi cạnh tranh không lành mạnh khác.

2. Một số nét về tình hình cạnh tranh trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô

2.1. Nhận xét chung

Từ những năm cuối của thập niên 80 của thế kỷ trước, lực lượng vận tải ô tô nước ta bắt đầu có sự phát triển mạnh theo hướng đa dạng hóa sở hữu, nhiều thành phần kinh tế, số lượng phương tiện vận tải và đơn vị vận tải tăng mạnh đủ đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của vận tải hàng hóa, hành khách trong nước và giao lưu quốc tế; chất lượng dịch vụ vận tải cũng được cải thiện trên một số mặt.

Tuy nhiên, khi chuyển từ cơ chế kế hoạch hóa tập trung mà ở đó chỉ có lực lượng vận tải ô tô quốc doanh, hợp tác xã sang cơ chế thị trường với nhiều thành phần kinh tế cùng tham gia trong khi hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý vận tải chưa đầy đủ, một số nội dung chưa phù hợp với cơ chế thị trường đã làm cho một số mặt hoạt động kinh doanh vận tải như trật tự, an toàn giao thông, chất lượng dịch vụ diễn biến theo chiều hướng xấu. Trong những năm gần đây, một số đơn vị vận tải đã chú trọng xây dựng thương hiệu, có chiến lược cạnh tranh lành mạnh. Nhưng nhìn chung đa số các đơn vị vận tải chưa chú ý đúng mức đến việc xây dựng thương hiệu, chưa đề ra chiến lược cạnh tranh và tổ chức cạnh tranh có bài bản; việc cạnh tranh chủ yếu mang tính tự phát, có mặt tích cực nhưng cũng nhiều mặt tiêu cực, ví dụ như: hạ thấp giá cước nhưng chở khách quá số ghế thậm chí chở khách trên mui, trong khoang để hành lý; đưa ra thông tin sai lệch để lôi kéo hành khách lên xe mình; với vận tải hàng hóa thì giảm cước vận tải xuống dưới giá thành và tăng trọng tải quá quy định nhằm bù đắp chi phí. Tóm lại trong vận tải hiện nay, hình thức cạnh tranh không minh bạch, vi phạm pháp luật, không phù hợp với thông lệ quốc tế và đạo đức nghề nghiệp của người kinh doanh vẫn đang diễn ra phổ biến.

2.2. Một số hình thức cạnh tranh tự phát, trái pháp luật trong hoạt động kinh doanh vận tải ô tô

* Để có doanh thu, các đơn vị vận tải hoặc lái xe thường dùng những hình thức cạnh tranh như:

- Tổ chức hoạt động vận tải dạng "xe dù, bến cóc" hoặc "sử dụng xe hợp đồng để hoạt động trá hình theo tuyến cố định; tổ chức đón, trả khách không đúng nơi quy định; lợi dụng văn phòng đại diện, điểm giao dịch hoặc bãi giữ xe để đón, trả khách trái phép…". "bắt" khách dọc đường gây mất an toàn giao thông.

- Cho xe chạy vòng vo, chèo kéo khách, đè nốt ...

- Chạy đua, giành khách, đưa thông tin sai lệch để thu hút khách lên xe rồi sau đó sang khách hoặc thu thêm cước.

- Xe kinh doanh hợp đồng nhưng chạy tuyến cố định trái phép.

- Phóng nhanh, chèn xe khác để giành khách, chở quá tải ...

- Vận tải hàng hóa: giảm cước, chở quá tải nhằm tranh giành mối hàng

2.3. Hậu quả của quá trình cạnh tranh không lành mạnh

Việc cạnh tranh không lành mạnh trong vận tải ô tô đã gây ra nhiều hậu quả nghiêm trọng đối với phát triển của ngành cụ thể ở những mặt sau:

a) Tình hình tai nạn giao thông do xe ô tô gây ra tăng:

Phổ biến hiện nay là việc các đơn vị giao khoán cho lái xe, nên tình trạng chạy đua giành khách, chở quá tải khá phổ biến; đây là một trong những nguyên nhân gây tai nạn giao thông cao nhất (chiếm trên 30 %); vận tải ô tô có hệ số an toàn thấp nhất; tâm lý lo ngại nhất của hành khách đi xe, chủ hàng hiện nay là sợ tai nạn giao thông

b) Chất lượng dịch vụ vận tải hành khách giảm sút:

- Thứ nhất là: Thời gian, hành trình của chuyến đi không được thực hiện đúng; tình trạng chạy vòng vo đón khách nhiều; hành khách rất mệt mỏi, kêu ca, nhiều khi xin xuống xe cũng không được...

- Thứ hai là: Tiện nghi trên xe không đảm bảo, do chở quá tải, do chở thêm hàng hoá nên tiện nghi tối thiểu cho khách nhiều khi cũng không đủ.

- Thứ ba là: Các quyền lợi của hành khách đi xe không được tôn trọng như hành lý mang theo miễn cước, bảo hiểm, được trả lại tiền vé nếu không thực hiện chuyến đi,...

- Thứ tư là: Hành khách không được tôn trọng theo đúng tinh thần là "thượng đế", hiện tượng hành khách bị sang xe, bị thu thêm tiền, bị đuổi xuống giữa đường, bị lăng mạ, thậm chí bị chửi bới, đánh đập không phải là cá biệt...

c) Giá dịch vụ vận tải ô tô thấp:

Về mặt lý thuyết giá cước vận tải ô tô phải cao hơn giá cước đường sắt. Tuy nhiên hiện nay nhiều đơn vị vận tải đã lựa chọn giải pháp đã hạ thấp đơn giá cước vận chuyển để thu hút khách, gây thiệt thòi cho chính người vận tải.

d) Kết cấu hạ tầng đường bộ những năm gần đây nhiều tuyến đường cao tốc mới được đưa vào khai thác có tác động tốt đến chất lượng vận tải (rút gắn thời gian đi lại, xe chạy êm thuận, ...) tuy nhiên còn nhiều tuyến đường quốc lộ, tỉnh lộ, ... xuống cấp, hư hỏng chưa kịp thời nâng cấp ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ vận tải.

Tóm lại, với chất lượng dịch vụ vận tải hiện nay, nếu không nhanh chóng cải thiện thì ngành vận tải ô tô khó có thể phát triển theo hướng văn minh, hiện đại và hội nhập quốc tế được.

3.Khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải ô tô Việt Nam với vận tải ô tô các nước khu vực và thế giới

Theo kết quả khảo sát của Viện Nghiên cứu kinh tế và phát triển, năng lực cạnh tranh vận tải của Việt Nam hiện nay thấp nhất trong 10 nước châu Á. Tính theo thang điểm 7 là cao nhất, Việt Nam đứng cuối bảng, được 2,98 điểm, sau Philippines, Pakistan (3,24 điểm), Bangladesh (3,5 điểm). Đứng đầu là Malaysia (đạt 5,28 điểm) và Thái Lan (4,78 điểm), Trung Quốc (4,08 điểm).

4. Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải ô tô trong cơ chế thị trường ***4.1.***

Khái niệm và các yếu tố cơ bản của chất lượng dịch vụ vận tải

Chất lượng dịch vụ vận tải bằng ô tô là sự vận dụng phù hợp chất lượng phương tiện vận tải; trình độ chuyên môn và ý thức trách nhiệm, đạo đức nghề nghiệp của người lái xe, nhân viên phục vụ trên xe trong một phương án tổ chức vận tải tiên tiến nhằm đảm bảo an toàn, thuận tiện, sự thoải mái cho hành khách, thời gian của hành trình và được đánh giá bởi các chỉ tiêu sau:

- Mức độ đảm bảo an toàn cho hành khách và hành lý;
- Khả năng thực hiện đúng hành trình, thời gian;
- Sự thuận lợi;
- Tiện nghi phục vụ, sự thoải mái của hành khách khi đi xe;
- Mức độ đảm bảo các quyền lợi của hành khách;

Thứ nhất là: An toàn giao thông của vận tải ô tô là yếu tố quan trọng nhất trong công tác đảm bảo an toàn cho hành khách và được đánh giá là yếu tố cạnh tranh kém nhất so với các loại hình vận tải khác. Qua thống kê nhiều năm các vụ tai nạn giao thông của cả đường bộ, đường sắt và đường thủy thì tỷ lệ tai nạn giao thông đường bộ chiếm từ 96 - 97%, trong đó do xe ô tô gây ra chiếm 20 - 22%. Đây là một con số cảnh báo về mức độ an toàn của loại hình này. Trong điều kiện kết cấu hạ tầng giao thông có sự cải thiện chậm nhưng số lượng phương tiện giao thông đường bộ tăng nhanh, ý thức chấp hành pháp luật của người tham gia giao thông chưa cao thì mỗi lái xe phải nhận thức được vai trò quan trọng của mình trong việc đảm bảo an toàn giao thông khi điều khiển xe ô tô.

Thứ hai là: việc thực hiện đúng hành trình, thời gian. Đây là chỉ tiêu rất quan trọng trong vận tải. Xã hội ngày càng phát triển thì chỉ tiêu này càng trở lên quan

trọng.

Thứ ba là sự thuận lợi: Trên thực tế trong vận tải hành khách thì vận tải bằng ô tô có vai trò lớn. Mặt khác để thực hiện các chính sách xã hội của Đảng và Nhà nước, khi cần vận tải hành khách đến các vùng sâu, vùng xa thì vận tải ô tô là thuận lợi nhất.

Thứ tư là tiện nghi phục vụ: hiện nay tiện nghi trong vận tải bằng xe ô tô đã được quan tâm qua việc đổi mới chất lượng phương tiện, tạo các cung chặng dừng, nghỉ hợp lý cho hành khách, bố trí phục vụ trên các tuyến đường dài như ăn uống, phục vụ báo chí và các tiện ích khác trên xe để giảm sụ mệt mỏi và nhàm chán trên các chuyến đi dài cho hành khách.

Thứ năm là các quyền lợi của hành khách được đảm bảo: Trong hoạt động vận tải bằng ô tô việc tạo uy tín đối với khách hàng luôn phải được các đơn vị quan tâm thực hiện.

4.2. Quản lý chất lượng dịch vụ vận tải

Liên quan mật thiết đến việc tạo dựng thương hiệu là công tác quản lý chất lượng dịch vụ vận tải tại đơn vị. Rất nhiều thương hiệu ra đời, đã để lại được ấn tượng tốt với khách hàng, nhưng sau đó do không duy trì được chất lượng sản phẩm hoặc không đổi mới để theo kịp được thị hiếu của khách hàng nên đã dần mất thị trường và mất thương hiệu. Trong thị trường vận tải, điển hình là một số công ty vận tải quốc doanh trước đây đã từng "thống trị" trên nhiều tuyến đường, nhưng đã không kịp thời đổi mới về chất lượng phương tiện và phong cách phục vụ nên đã đánh mất tên tuổi của mình. Phần lớn doanh nghiệp vận tải nhà nước đều đã được cổ phần hóa song cơ chế quản lý không phù hợp, chủ yếu là áp dụng cơ chế khoán đối với lái xe nên đã không tạo được sản phẩm dịch vụ tốt nhằm thu hút hành khách.

Để quản lý được chất lượng dịch vụ vận tải cần phải tăng cường chất lượng quản lý ở cả 2 hệ thống quản lý nhà nước và đơn vị vận tải ở cả hai loại hình vận tải hành khách và vận tải hàng hóa. Cụ thể:

a) Đối với hành khách

- Cơ quan quản lý nhà nước phải đưa ra được tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ và có tiêu chí phân biệt mức chất lượng dịch vụ để các doanh nghiệp, hợp tác xã đăng ký và tuân thủ. Tổ chức các cuộc bình xét hàng năm, tôn vinh những đơn vị có chất lượng dịch vụ tốt, công bố những những đơn vị có chất lượng dịch vụ tồi để thị trường đào thải.

- Để quản lý được chất lượng dịch vụ vận tải thì bản thân doanh nghiệp ngoài việc phải tổ chức quản lý theo quy trình quản lý chất lượng dịch vụ vận tải theo Tiêu chuẩn cơ sở về chất lượng dịch vụ vận tải hành khách đã được Bộ Giao thông vận tải ban hành cần nghiên cứu, áp dụng có hệ thống quản lý chất lượng vào công tác quản lý cho phù hợp. Hệ thống này phải xây dựng và đăng ký thương hiệu trong đó trọng tâm là chất lượng phục vụ; Tổ chức tuyên truyền quảng bá chất lượng dịch vụ;

Tổ chức phổ biến tuyên truyền để cho cán bộ, công nhân, viên nhận thức được quyền lợi và nghĩa vụ của mình cũng như của đơn vị trong việc xây dựng, bảo vệ và nâng cao uy tín thương hiệu thông qua việc đảm bảo chất lượng dịch vụ vận tải, thường xuyên kiểm tra giám sát việc thực hiện; tiếp nhận các thông tin từ phía khách hàng, giải quyết thoả đáng các khiếu nại...

b) Đối với vận tải hàng hóa

Triển khai thực hiện Quyết định số 5023/QĐ-BGTVT ngày 30/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải về việc phê duyệt Đề án nghiên cứu tổ chức, quản lý và hoạt động của Sàn Giao dịch vận tải hàng hóa, trong đó tập trung vào việc xây dựng cơ chế, chính sách thể chế hoạt động của Sàn Giao dịch vận tải hàng hóa và thí điểm thử nghiệm đưa sàn giao dịch vận tải hàng hóa vào hoạt động với mục tiêu cung cấp thông tin giữa người vận tải và người thuê vận tải nhằm tạo điều kiện kết nối với các phương thức vận tải, minh bạch thị trường vận tải, khắc phục tình trạng vận tải hàng hóa theo một chiều, tăng hiệu quả của hoạt động, giảm chi phí vận tải, giảm số lượng xe ô tô tải hoạt động trên đường, giảm chi phí nhiên liệu.....

5. Trách nhiệm của người Lái xe kinh doanh vận tải - nhân tố chủ yếu trong việc bảo đảm chất lượng dịch vụ vận tải

Đặc trưng cơ bản của vận tải bằng ô tô đó là hoạt động trên một phạm vi rộng, cơ động, có tính độc lập cao, chỉ cần một xe và một lái, một nhân viên phục vụ là có thể thực hiện được gần như trọn vẹn một quá trình vận tải. Lái xe hoặc nhân viên phục vụ có thể là người chủ phương tiện hoặc thay mặt chủ phương tiện tiếp xúc trực tiếp với khách hàng.

Đối với hình thức quản lý tập trung (quản lý toàn bộ hoặc một số khâu quan trọng, chủ yếu trong quá trình quản lý của đơn vị), nên lái xe chỉ phải chịu một phần sức ép về doanh thu, vì vậy lái xe sẽ tập trung vào nhiệm vụ chính lái xe an toàn cùng với nhân viên phục vụ toàn tâm toàn ý phục vụ khách hàng tận tình, chu đáo. Qua đó, thu hút được khách hàng.

Đối với hình thức khoán doanh thu cho người lái xe: Sức ép về doanh thu làm cho lái xe tìm phải mọi cách để có đủ doanh thu để nộp khoán và thu nhập cho mình cùng những khoản chi phí khác. Vì vậy, lái xe ít chú ý đến chất lượng cũng như công tác an toàn.

Người lái xe và nhân viên phục vụ trên xe có vai trò quan trọng, thậm chí là quyết định đối với các tiêu chí thể hiện chất lượng dịch vụ, cụ thể:

a) Đối với vấn đề an toàn: Trách nhiệm của người lái xe phải chuẩn bị phương tiện, kiểm tra an toàn trước khi xe lăn bánh, sắp xếp, bố trí chỗ ngồi cho hành khách, hành lý, hàng hóa được xếp đặt hợp lý, chằng buộc kỹ; điều khiển xe chạy với tốc độ hợp lý, tuân thủ đúng Luật Đường bộ.

b) Đối với việc đảm bảo thuận lợi, nhanh chóng: nếu người lái xe tuân thủ đúng các quy định, chuẩn bị tốt về phương tiện, tuân thủ phương án chạy xe thì sẽ đáp ứng được yêu cầu về tính thuận lợi và nhanh chóng.

c) Đối với vấn đề tiện nghi, phương tiện là một yếu tố quan trọng. Tuy nhiên có sử dụng các tiện nghi đã được trang bị trên phương tiện để phục vụ hành khách hay không lại phụ thuộc nhiều vào người lái xe (hoặc nhân viên phục vụ trên xe). Rất nhiều chuyến xe bị hành khách phàn nàn về việc người lái xe không bật điều hòa trong khi thời tiết quá nóng.

d) Đối với vấn đề bảo đảm các quyền lợi của khách hàng, cũng phụ thuộc chủ yếu vào lái xe (hoặc nhân viên phục vụ trên xe).

Chất lượng dịch vụ vận tải đang có nguy cơ giảm sút do người lái xe (hoặc nhân viên phục vụ trên xe) chưa nhận thức được vai trò quan trọng của mình. Chính vì vậy mà vấn đề tiêu chuẩn người lái xe, đạo đức nghề nghiệp người lái xe (hoặc nhân viên phục vụ trên xe) đang được các cơ quan quản lý và các đơn vị vận tải quan tâm. Nhiều đơn vị vận tải đã tổ chức đào tạo lại cho lái xe (hoặc nhân viên phục vụ trên xe) về nghiệp vụ vận tải và đạo đức nghề nghiệp nhằm mục đích nâng cao chất lượng dịch vụ và thương hiệu của đơn vị mình. Khách hàng sẽ có ấn tượng tốt đẹp nếu như suốt hành trình dài của mình được phục vụ bởi người lái xe có tay lái vững vàng, phong cách lái xe điềm đạm, ít lượn lách, gia tốc vừa phải, không phanh gấp, nhân viên phục vụ trên xe lịch sự, có thái độ nhã nhặn, ân cần chu đáo hoặc hàng hóa của mình được vận chuyển an toàn, đúng hẹn. Chắc chắn khách hàng sẽ hài lòng và lần sau nếu có cơ hội họ sẽ chọn lựa lại xe ô tô đó, người lái xe đó hoặc đơn vị vận tải đó. Điều này nói lên tầm quan trọng của lái xe, nhân viên phục vụ trên xe trong việc thu hút khách hàng, tạo nên uy tín thương hiệu cho mình và đơn vị mình.

6. Quản lý nhà nước về chất lượng dịch vụ vận tải

Với mục đích nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải trong hoạt động vận tải bằng xe ô tô. Hiện nay cơ quan quản lý nhà nước đã ban hành các quy định về quản lý chất lượng dịch vụ vận tải như sau:

- Khoản 6 Điều 4 Thông tư số 36/2024/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và hoạt động của bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, điểm dừng xe trên đường bộ; quy định trình tự, thủ tục đưa bến xe, trạm dừng nghỉ vào khai thác đã quy định: "Đơn vị kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, vận tải hành khách bằng xe taxi phải xây dựng, công bố tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải.".

Để quản lý chất lượng dịch vụ vận tải có hiệu quả hơn cần thực hiện đồng bộ ở tất cả các khâu: quản lý Nhà nước, quản lý của các đơn vị vận tải, nâng cao trách nhiệm của người Lái xe kinh doanh vận tải, chủ phương tiện, bộ phận quản lý an toàn, của khách hàng, và đặc biệt là tạo cơ chế tác động, giám sát để thúc đẩy nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và nghiêm khắc xử lý vi phạm. Các đơn vị kinh doanh vận tải

hành khách theo tuyến cố định, vận tải hành khách bằng xe buýt, xe taxi phải căn cứ các quy định để lựa chọn tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải của mình kèm theo những cam kết về trách nhiệm thực hiện chất lượng dịch vụ đó để đăng ký, quảng cáo, niêm yết công khai theo quy định.

B. KỸ NĂNG KIỂM TRA PHƯƠNG TIỆN, ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN AN TOÀN, TIẾT KIỆM NHIÊN LIỆU VÀ THÂN THIỆN

I. Kỹ năng chuẩn bị, kiểm tra an toàn phương tiện

1. Thực hiện vệ sinh phương tiện

- Duy trì tình trạng xe luôn sạch sẽ là công việc thường xuyên, là trách nhiệm của người lái xe và nhân viên phục vụ trên xe, đặc biệt là xe phục vụ công vụ và xe vận chuyển hành khách;

- Duy trì xe luôn sạch sẽ sẽ mang lại nhiều lợi ích thiết thực, như: Phương tiện có sạch thì người lái xe sẽ thường xuyên kiểm tra tình trạng kỹ thuật, phát hiện các hư hỏng để sửa chữa, khắc phục và thay thế kịp thời; việc vệ sinh sạch sẽ làm tăng tuổi thọ của phương tiện; phương tiện có sạch, sáng sủa, thơm tho thì mới tạo được sự thoải mái dễ chịu và hài lòng của khách hàng.

2. Nâng cao kỹ năng kiểm tra an toàn phương tiện trước khi xuất phát

Người lái xe luôn phải tuân thủ nghiêm ngặt công tác kiểm tra tình trạng kỹ thuật của phương tiện trước khi xuất phát, đặc biệt là các xe đã qua khai thác sử dụng nhiều năm, nếu phát hiện thấy hư hỏng thì người lái xe phải tiến hành sửa chữa và thay thế kịp thời, cụ thể:

- Kiểm tra, siết chặt tất cả các bộ phận chính của xe, đặc biệt là hệ thống chuyển hướng, hệ thống phanh và hệ thống truyền động;

- Kiểm tra toàn bộ phần bên ngoài của xe: Cần loại bỏ tất cả các bộ phận lắp đặt thêm trên xe không cần thiết (giá đựng hàng, mui bạt che mưa che nắng, các vật dụng để trên xe khi chưa có nhu cầu sử dụng), nhằm giảm tối đa lực cản của không khí và khối lượng tĩnh của phương tiện;

- Kiểm tra nhiên liệu trong thùng chứa, luôn duy trì số lượng nhiên liệu trong thùng chứa đủ và có số dư cho mỗi chuyến đi;

- Kiểm tra tiếng ồn, tiếng gõ bất thường của động cơ, nếu nghe có tiếng gõ bất thường thì tắt máy, tìm nguyên nhân và tiến hành sửa chữa, khắc phục ngay;

- Kiểm tra bề mặt bên ngoài và áp lực của bánh xe: Kiểm tra và loại bỏ các vật sắc nhọn găm cắm vào lốp xe; thường xuyên kiểm tra, duy trì các bánh xe đủ áp lực và đồng đều đúng quy định, cụ thể:

+ Nếu áp lực hơi lốp vượt quá quy định thì vận hành không được êm thuận, làm tăng nguy cơ dẫn đến nổ lốp xe vào những ngày nắng nóng và khi xe chở hàng nặng;

+ Nếu áp lực hơi lốp giữa các bánh xe không đều nhau sẽ làm tăng nguy cơ xe bị lệch hướng và không kiểm soát được khi thực hiện phanh gấp;

+ Nếu áp lực hơi lốp thấp hơn quy định sẽ làm tăng ma sát giữa lốp xe và mặt đường, dẫn tới lốp xe nhanh bị mài mòn; độ linh hoạt của tay lái bị hạn chế, mất nhiều sức lực hơn khi điều khiển xe và làm tăng mức tiêu hao nhiên liệu khi vận hành.

- Kiểm tra và duy trì về số lượng, chất lượng dầu bôi trơn động cơ: Đây là công việc bắt buộc người lái xe phải kiểm tra hàng ngày và định kỳ, đặc biệt đối với các phương tiện đã qua khai thác sử dụng nhiều năm, cụ thể:

+ Nếu dầu bôi trơn thấp dưới mức quy định sẽ dẫn tới hư hỏng động cơ, đặc biệt xe chạy trên đường đèo dốc và khi chở hàng nặng;

+ Nếu dầu bôi trơn vượt quá mức quy định sẽ làm tăng lực cản, dẫn tới giảm công suất của động cơ; làm tăng áp suất trong khoang động cơ, dẫn tới nguy cơ chảy dầu và làm tăng mức tiêu hao nhiên liệu khi vận hành;

+ Nếu dầu bôi trơn bị đổi màu, độ nhớt giảm thì tuyệt đối không được khởi động động cơ, tìm nguyên nhân để khắc phục và thay thế dầu mới.

- Kiểm tra số lượng, chất lượng nước làm mát động cơ: Đây là công việc bắt buộc người lái xe phải kiểm tra hàng ngày (trừ trường hợp xe mới sẽ kiểm tra trên bảng đồng hồ hoặc theo định kỳ), đặc biệt đối với xe đã khai thác sử dụng nhiều năm, nếu thiếu nước làm mát thì phải bổ sung đủ lượng nước theo quy định, nếu chất lượng nước làm mát vẩn đục hoặc nhiều cặn thì phải thay thế;

- Kiểm tra, vệ sinh sạch sẽ thường xuyên các bầu lọc không khí (lọc gió động cơ và lọc gió máy điều hòa): Nếu bầu lọc bẩn phải vệ sinh sạch sẽ, định kỳ vệ sinh và thay thế lõi lọc gió sẽ làm tăng công suất động cơ, điều hòa sẽ nhanh đạt được nhiệt độ theo yêu cầu, góp phần giảm mức tiêu hao nhiêu liệu khi vận hành;

- Kiểm tra hệ thống phanh: Đây là công việc bắt buộc người lái xe phải kiểm tra hàng ngày và thường xuyên trên đường; nếu hiệu lực của phanh giảm, hoặc khi phanh có hiện tượng xe bị lệch hướng thì phải tìm nguyên nhân và khắc phục kịp thời trước khi cho xe hoạt động trở lại;

- Kiểm tra các dây Curoa của động cơ: Nếu quan sát bằng mắt thường thấy hiện tượng bị biến dạng, gãy đứt phải thay thế kịp thời; nếu để dây Curoa trùng sẽ dẫn tới trơn trượt làm ảnh hưởng đến hoạt động của các bộ phận khác; nếu để dây Curoa quá căng sẽ dẫn tới làm giảm tuổi thọ của Cuaroa, giảm công suất của động cơ, làm tăng mức tiêu hao nhiên liệu khi vận hành.

Ngoài việc kiểm tra an toàn các nội dung đã nói ở phần trên, để đảm bảo an toàn cho mỗi chuyến đi thì người lái xe phải thường xuyên kiểm tra toàn bộ các bộ phận trên xe, các trang thiết bị phụ trợ trên xe như: Đèn chiếu sáng, đèn xi nhan, gạt nước, gương chiếu hậu, bình nước phun kính, chèn bánh xe...vv, tất cả các bộ phận, các trang thiết bị trên xe nếu đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và hoạt động tốt sẽ góp phần đảm bảo an toàn và giảm mức tiêu hao nhiên liệu khi vận hành.

- Điều chỉnh ghế ngồi phù hợp với kích thước của mỗi người là một yêu cầu bắt buộc đối với người lái xe, nếu ghế ngồi phù hợp sẽ tạo cho người lái xe thoải mái và giảm mệt mỏi trong quá trình điều khiển phương tiện trên đường: Qua kiểm nghiệm thực tế cho thấy nên điều chỉnh ghế tựa của người lái xe với góc nghiêng từ 100 - 110 độ là phù hợp;

- Mỗi người có kích thước chiều cao và cân nặng khác nhau, do vậy sau khi điều chỉnh ghế ngồi lái phù hợp với kích thước của mỗi người thì bắt buộc phải điều chỉnh lại các gương chiếu hậu phù hợp sao cho người ngồi lái có thể quan sát tốt nhất có thể;

- Người lái xe phải thực hiện thắt dây an toàn và thắt đúng cách như sau: Dây an toàn vắt chéo từ vai qua ngực của người ngồi lái để khi phanh gấp dây an toàn sẽ đỡ được toàn bộ phần thân thể phía trên không lao về phía trước;

- Khởi động động cơ, kiểm tra đèn báo trên bảng đồng hồ;

- Kiểm tra hiệu lực của hệ thống phanh chân và phanh tay.

3. Thực hiện 5 nguyên tắc lái xe an toàn

- Nguyên tắc 1: Nhìn thẳng phía trước xa nhất có thể, tiên liệu trước các mối nguy hiểm trên đường để tránh phải tăng tốc và phanh đột ngột; luôn quan sát, phán đoán và xử lý tình huống phù hợp, với 03 câu hỏi đặt ra là: Nhìn thấy gì ở phía trước, điều gì có thể sẽ xảy ra ở phía trước và phản ứng như thế nào khi có tình huống bất ngờ xảy ra;

- Nguyên tắc 2: Người lái xe luôn phải quan sát xung quanh phương tiện thông qua hệ thống gương chiếu hậu ít nhất sau khoảng 20 - 30 giây/lần;

- Nguyên tắc 3: Luôn rà soát các mối nguy hiểm hoặc vật thể liên quan (mắt luôn di chuyển khoảng 2 - 5 giây/lần);

- Nguyên tắc 4: Tránh lái xe thành tốp, luôn tìm cách thoát ra khỏi tốp; luôn giữ khoảng cách an toàn xung quanh phương tiện, đặc biệt là khoảng cách với xe đi phía trước để đảm bảo tầm nhìn; duy trì khoảng cách tối thiểu theo nguyên tắc 4 giây đối với xe con và xe tải nhỏ và 6 giây đối với xe khách cỡ lớn và xe có tải trọng lớn (nếu tầm nhìn giảm hoặc môi trường xấu thì tăng gấp rưỡi, gấp đôi khoảng cách này);

- Nguyên tắc 5: Giao tiếp với các đối tượng khác cùng tham gia giao thông, sao cho hai bên có thể hiểu được tín hiệu, thông tin của nhau khi cùng tham gia giao thông trên đường (sử dụng tín hiệu đền, còi và thậm chí tín hiệu bằng tay…vv).

II. Nâng cao kỹ năng lái xe an toàn qua một số tình huống cụ thể

1. Sắp xếp hành khách, hàng hóa trên xe: Thực hiện sắp xếp hàng hóa trên xe theo nguyên tắc: Hàng nặng xếp xuống dưới sàn xe, hàng nhẹ xếp lên trên và trải đều trên diện tích sàn xe để đảm bảo trọng tâm của xe thấp nhất có thể, phân tải đều trên sàn xe và giảm tối đa lực cản gió...vv.

2. Xác định các điểm mù khi lái xe: Trên mỗi xe ô tô, nhà thiết kế đã trang bị một số gương chiếu hậu để người ngồi lái có thể quan sát thấy chướng ngại vật ở phía trước, phía sau và hai bên sườn xe. Tuy nhiên, người lái xe cũng không thể quan sát được hết mọi vị trí xung quanh xe, các vị trí không quan sát được gọi là điểm mù như: Phía trước đầu xe và phía sau đuôi xe, hai bên sườn xe tại vị trí người lái xe không quan sát được trong gương, đặc biệt là các xe vận tải hàng hóa cỡ lớn thì điểm mù sẽ càng tăng.

Ghi nhớ: Luôn thận trọng khi khởi hành xe, khi chạy qua các khúc cua, khi chuyển làn, rẽ trái, rẽ phải, lùi xe và quay đầu xe trên đường.

3. Lái xe trên đường một chiều, hoặc một chiều đường có nhiều làn xe chạy: Để đảm bảo lưu thông được thuận tiện và an toàn thì mỗi người lái xe phải cho xe chạy đúng giữa làn đường và phần đường xe chạy, tránh gây cản chở cho các phương tiện khác cùng tham gia giao thông trên đường, cụ thể như sau:

- Trên đường một chiều hoặc một chiều đường có 02 làn đường: Làn đường ở ngoài cùng bên trái là làn đường dành cho xe vượt, nếu các phương tiện chạy với tốc độ tối đa cho phép thì đương nhiên được chạy trên làn đường này; các xe chạy dưới tốc độ trên tốc độ tối thiểu và dưới tốc độ tối đa cho phép thì cho xe chạy trên làn đường ngoài cùng ở bên phải;

- Trên đường một chiều hoặc một chiều đường có từ 03 làn đường trở lên: Làn đường ngoài cùng bên trái (làn đường sát dải phân cách) là làn đường dành cho xe vượt, nếu các xe chạy với tốc độ tối đa cho phép thì đương nhiên được chạy trên làn đường này; các xe chạy dưới tốc độ tối đa cho phép thì sẽ chạy trên các làn đường ở giữa; các xe chạy với tốc độ chậm (trên tốc độ tối thiểu cho phép) thì chạy trên làn đường ngoài cùng ở phía bên phải.

4. Vượt xe đi phía trước: Việc thực hiện vượt xe đi phía trước là việc làm thường xuyên khi lái xe trên đường, nhưng luôn tiềm ẩn nhiều tình huống nguy hiểm bất ngờ, đặc biệt khi vượt xe đi trước trong một số tình huống sau đây: Vượt xe trên đường hai chiều, vượt xe vào ban đêm, vượt xe trên đường đèo dốc có tầm nhìn hạn chế (sương mù, các khúc cua) và khi vượt các xe vận tải cỡ lớn chay phía trước…vv.

Ghi nhớ: Chỉ được vượt khi không có biển "Cấm vượt"; phía trước không có xe ngược chều đi tới; xe đi trước không vượt xe khác và có tín hiệu cho vượt; trong lúc đang vượt xe đi trước vẫn luôn đề phòng các tình huống bất ngờ xáy ra.

5. Lái xe qua nút giao đồng mức: Trước khi đến nút giao, người lái xe phải xác định rõ hướng di chuyển, giảm tốc độ phù hợp, bật đèn xi nhan, quan sát và cho xe chuyển dần sang làn xe phù hợp theo hướng định di chuyển, quan sát và chấp hành theo tín hiệu đèn (nếu có) để lái xe qua nút giao an toàn.

Ghi nhớ: Khi đi qua các nút giao đồng mức, người lái xe luôn luôn phải đề phòng các phương tiện đi sai quy định như đi sai làn đường, vượt đèn đỏ; tuyệt đối không được vượt xe trong nút giao khi tầm nhìn bị che khuất.

6. Lái xe qua đoạn đường vòng, cong cua: Giảm tốc độ phù hợp, đi đúng phần đường hoặc làn đường; hạn chế tối đa việc tăng, giảm số, lấy tay lái đột ngột, lấn sang phần đường bên trái, cắt cua; tuyệt đối không thực hiện đạp ly hợp khi xe vào đường vòng, đường cong cua.

Ghi nhớ: Trong thực tế, đặc biệt tại các khúc cua trên các tuyến đường miền núi ở nước ta mặt đường thường rất hẹp, làn đường không đủ rộng cho các xe vận tải cỡ lớn chạy đúng phần đường, làn đường, bắt buộc xe phải lấn sang phần đường bên trái hoặc lấn sang làn đường khác thì người lái xe phải luôn quan sát và ra tín hiệu để các xe đi ngược chiều biết để nhường đường và nhanh chóng điều khiển cho xe về phần đường bên phải khi phát hiện có xe đi ngược chiều đến gần.

7. Quay đầu xe: Việc thực hiện quay đầu xe trên đường là nhu cầu tất yếu khi tham gia giao thông trên đường; chỉ được quay đầu xe tại nơi không có biển cấm quay đầu xe và các nơi không bị cấm theo quy định; lựa chọn cách thức quay đầu xe phù hợp, an toàn nhất; giảm tốc độ phù hợp, bật đèn xi nhan, quan sát tất cả các hướng đường tại nơi quay đầu xe, nhường đường cho các phương tiện cùng tham gia giao thông theo quy định, sau đó thực hiện thao tác quay đầu xe.

Ghi nhớ: Tại nơi đường hẹp, tầm nhìn bị hạn chế và điều kiện giao thông phức tạp thì nên có người cảnh giới ở phía sau xe khi thực hiện quay đầu xe.

8. Lên xuống dốc cao, dốc dài: Để đảm bảo an toàn khi lái xe trên đường, cách tốt nhất người lái xe nên tìm hiểu trước về những tuyến đường sẽ đi qua; quan sát kỹ độ dốc thực tế để lựa chọn cấp số phù hợp với lực kéo của động cơ để cho xe lên dốc, hạn chế thấp nhất việc tăng, giảm số khi xe đang lên hoặc xuống dốc; chủ động tạo đà và giữ tốt đà xe khi xe lên dốc; sử dụng phanh động cơ hiệu quả, không sử dụng phanh chân liên tục khi xe xuống dốc, vì sẽ làm cháy má phanh; tuyệt đối không đạp ly hợp khi xe xuống dốc; hạn chế thấp nhất việc vượt xe trên đường dốc.

Ghi nhớ: Khi lái xe trên đường đồi núi, người lái xe thực hiện nguyên tắc "Xe lên dốc ở cấp số nào thì xuống dốc ở cấp số đó". Tuy nhiên, khi cho xe chạy xuống dốc gặp các điều kiện bất lợi như trời mưa mặt đường trơn trượt, xe chở hàng nặng thì cho xe chạy ở cấp số thấp hơn để đảm bảo an toàn; tuyệt đối không được để xe bị chết máy khi đang lên dốc.

9. Lái xe ban đêm, trời mưa to và sương mù: Do tầm nhìn bị hạn chế, để đảm bảo an toàn người lái xe phải giảm tốc độ phù hợp, luôn giữ khoảng cách an toàn lớn hơn bình thường đối với các phương tiện đi phía trước; bật đèn chiếu gần (đèn cốt) và đèn vàng (nếu có); đi đúng phần đường bên phải hoặc đi đúng làn xe chạy; luôn quan sát và đề phòng các tình huống bất ngờ, đặc biệt là các phương tiện đi cùng chiều để xử lý an toàn; khi điều khiển phương tiện trong điều kiện bất lợi cần tận dụng tối đa vạch sơn kẻ đường và các cột tiêu ở hai bên đường để đảm bảo an toàn.

Ghi nhớ: Luôn quan sát vạch sơn tim đường, vạch sơn và cọc tiêu ở mép đường; chú ý quan sát và xử lý an toàn đối với các phương tiện đi cùng chiều phía trước; khi tránh xe trên đường, người lái xe tuyệt đối không được nhìn vào đèn chiếu sáng của xe

chạy ngược chiều; luôn đề phòng người hoặc động vật đột ngột băng qua đường, đặc biệt khi trời mưa to, sương mù, trời chưa tối hẳn hoặc chưa sáng hẳn.

10. Lái xe qua đường trơn trượt: Để đảm bảo an toàn, khi lái xe qua các đoạn đường trơn lầy, băng tuyết thì người lái xe phải chú ý thực hiện một số kỹ năng sau đây: Sử dụng chế độ số cơ (đối với xe tự động); giảm áp lực hơi lốp phù hợp để làm tăng độ bám (khoảng 1/3 áp lực hơi lốp); cho xe chạy ở cấp số phù hợp; hạn chế thấp nhất việc tăng, giảm số; không thực hiện lấy tay lái gấp và phanh gấp khi chạy qua các đoạn đường trơn trượt.

Ghi nhớ: Nếu trên đường đã có vệt bánh xe thì cho xe đi đúng vệt bánh xe của xe đi trước; nếu phải hạ bớt áp lực hơi lốp thì sau khi đi qua đoạn đường trơn trượt thì thực hiện ngay việc bơm bổ sung để đảm bảo áp lực hơi lốp theo quy định.

III. Nâng cao kỹ năng lái xe tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện qua một số tình huống cụ thể:

Trước hết, xin giới thiệu về lợi ích của việc nâng cao nhận thức và kỹ năng lái xe tiết kiệm nhiên liệu, thân thiện: Giảm tiêu hao nhiên liệu, giảm chi phí vận hành, giảm tác động tiêu cực đến môi trường, giảm chi phí bảo dưỡng và sửa chữa phương tiện; giảm áp lực đối với người lái xe, giảm TNGT; tăng tính tiện nghi, tạo sự thoải mái, dễ chịu và hài lòng cho hành khách và an toàn giao thông…vv. Thực hiện tốt kỹ năng lái xe an toàn, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện, qua đó cũng là dịp để rèn luyện và khuyến khích người lái xe điềm tĩnh hơn, giảm mệt mỏi, giảm căng thẳng khi lái xe trên đường.

1. Không làm tăng lực cản không khí của xe: Kiểm tra và loại bỏ tất cả các khung, giá để hàng, mui, bạt trên xe khi không sử dụng, nhằm giảm tối đa lực cản không khí tác động lên xe, như vậy sẽ giảm mức tiêu hao nhiên liệu khi vận hành.

2. Không làm tăng khối lượng tĩnh của xe: Thường xuyên kiểm tra và loại bỏ tất cả các vật dụng, đồ vật chưa có nhu cầu sử dụng ngay hiện đang để trên xe, nhằm giảm tối đa khối lượng tĩnh của xe, góp phần giảm mức tiêu hao nhiên liệu.

3. Giảm thời gian xe chạy không tải và sấy nóng động cơ: Sau khi khởi động động cơ chỉ cần nổ máy trong thời gian từ 30 đến 60 giây (tùy từng loại xe) là có thể cho xe xuất phát; nếu điều kiện cho phép khi đỗ, dừng xe với thời gian lớn hơn 60 giây (đối với xe máy) và lớn hơn 120 giây (đối với xe ô tô) thì nên tắt máy.

4. Thường xuyên kiểm tra và duy trì áp suất hơi lốp theo thiết kế: Nếu áp suất hơi lốp vượt quá quy định thì dẫn tới nguy cơ mất an toàn (nổ lốp); nếu áp suất hơi lốp thấp hơn quy định thì sẽ làm tăng lực cản, làm tăng mức tiêu hao nhiên liệu, tăng độ mài mòn, làm giảm tuổi thọ của lốp xe.

5. Sử dụng số truyền hợp lý (không ép ga, ép số): Trong điều kiện cho phép thì chuyển lên cấp số cao nhanh nhất có thể, chuyển số truyền thấp chậm nhất có

thể (bởi cùng một tốc độ của xe, nếu chạy ở cấp số cao hơn thì số vòng quay của động cơ sẽ thấp hơn), nên giảm tiêu hao nhiên liệu khi vận hành.

Thời điểm tối ưu khi thực hiện chuyển số lên cấp số cao hơn khi vòng quay của động cơ đạt chỉ số: Động cơ xăng (hoặc ga) trước 1800 vòng/phút, động cơ Diezen cỡ nhỏ trước 1700 vòng/phút, với động cơ Diezen cỡ lớn trước 1500 vòng/phút.

6. Sử dụng tốc độ xe đều và ổn định: Người lái xe luôn quan sát xa nhất có thể để phán đoán, xử lý tình huống phù hợp, từ đó sẽ duy trì tốc độ của xe đều và ổn định; nếu thực hiện tăng giảm tốc độ đột ngột, tăng giảm số liên tục và phanh gấp sẽ làm tăng mức tiêu hao nhiên liệu khi vận hành.

7. Duy trì tốc của xe và tốc độ quay của động cơ trong dải tốc độ phù hợp sẽ làm giảm mức tiêu hao nhiên liệu khi vận hành, cụ thể:

- Duy trì tốc độ quay của động cơ sao cho số vòng quay thấp nhất có thể: Trong bất cứ hoàn cảnh nào nên duy trì số vòng quay động cơ trong dải từ 1000 đến dưới 2000 vòng/phút; thực hiện khởi hành xe và tăng tốc phương tiện một cách từ từ;

- Duy trì dải tốc độ phù hợp với công suất từng loại phương tiện: Nên lựa chọn tốc độ xe phù hợp với công suất của từng loại động cơ, nếu điều kiện mặt đường cho phép thì tốt nhất duy trì tốc độ xe trong dải tốc độ từ 60 - 90 km/h:

+ Các xe ô tô có dung tích xi lanh từ 1.0 đến dưới 2.0 thì tốc độ tối ưu nhất là từ 60 - 80 km/h;

+ Các xe ô tô có dung tích xi lanh từ trên 2.0 đến dưới 4.0 thì tốc độ tối ưu nhất là từ 70 - 90 km/h;

+ Các xe ô tô có công suất động cơ lớn trên 4.0, xe số tự động có nhiều hơn 6 cấp số tiến thì tốc độ tối ưu nhất là từ 85 đến dưới 100 km/h. Nếu cho xe chạy với tốc độ cao trên 100 km/h và càng cao thì mức tiêu hao nhiên liệu sẽ tăng dần đều. Như vậy, nếu duy trì ở dải tốc độ như ở phần trên sẽ làm giảm mức tiêu hao nhiên liệu khi vận hành.

8. Quan sát phía trước xa nhất có thể, tiên liệu trước các mối nguy hiểm trên đường để tránh không phải tăng tốc và phanh đột ngột, với 03 câu hỏi đặt ra như sau: Một là, ta quan sát thấy gì phía trước; hai là, điều gì có thể sẽ xảy ra; ba là, ta sẽ xử lý như thế nào"; nếu có thể thì luôn giữ cho phương tiện lăn bánh liên tục khi tham gia giao thông trên đường sẽ làm giảm mức tiêu hao nhiên liệu khi vận hành.

9. Sử dụng phanh động cơ hiệu quả, hợp lý: Trong điều kiện cho phép thì người lái xe cần giảm số lần sử dụng phanh càng nhiều càng tốt, sử dụng phanh động cơ nhiều nhất có thể, nhấc dần chân khỏi bàn đạp ga sớm nhất có thể để giảm tốc độ của xe. Riêng lái xe trên đường đồi núi để đảm bảo an toàn thì người lái xe thực hiện theo nguyên tắc "Xe lên dốc bằng cấp số nào thì xuống dốc ở cấp số đó, gặp trường hợp bất lợi sẽ sử dụng cấp số thấp hơn để đảm bảo an toàn".

10. Sử dụng hệ thống điều hòa đúng cách sẽ làm tăng tuổi thọ của máy

điều hòa, giảm tiêu hao nhiên liệu: Thực hiện nổ máy trước, bật máy điều hòa sau; tắt máy điều hòa trước khi tắt máy; điều hòa để ở mức từ 22 độ trở lên khi bật điều hòa; điều chỉnh máy điều hòa trong dải nhiệt độ từ 22 - 25 độ; khi xe chạy ở tốc độ trên 50km/h thì không nên mở kính cửa xe; tắt máy điều hòa từ 2 - 3 phút trước khi về đích và trước khi mở cửa xuống xe; tắt điều hòa khi qua vùng ngập nước; lấy gió ngoài khi trời nắng và lấy gió trong khi gặp trời mưa, lạnh, sương mù, nồm và đi qua vùng ô nhiễm không khí.

11. Sử dụng đúng loại nhiên liệu và dầu bôi trơn theo khuyến cáo, sử dụng hợp lý các trang thiết bị phụ trợ trên xe; chú ý đúng mức đến việc kiểm tra, bảo dưỡng phương tiện định kỳ (bầu lọc gió các loại, bầu lọc nhiên liệu, buzi...vv).

12. Nên áp dụng một số lời khuyên sau đây: Lên kế hoạch trước mỗi chuyến đi; tìm hiểu thời tiết và địa hình tuyến đường xe chạy và nơi đến để từ đó có sự chuẩn bị chu đáo cho mỗi chuyến đi; chọn nơi nạp nhiên liệu cho xe đảm bảo số lượng, chất lượng; lập sổ theo dõi mức tiêu thụ nhiên liệu của xe; người lái xe phải bố trí thời gian nghỉ ngơi hợp lý...vv.

13. Đối với người lái xe kinh doanh vận tải, ngoài việc rèn luyện kỹ năng lái xe an toàn, lái xe tiết kiệm nhiên liệu thì việc rèn luyện các kỹ năng lái xe thân thiện cũng là yêu cầu quan trọng. Kỹ năng lái xe thân thiện cũng đã được đề cập ở các phần trên và xin cụ thể hóa trong vận chuyển hành khách, hàng hóa như sau:

a) Vận chuyển hành khách: Để hành khách luôn cảm thấy thoải mái, dễ chịu và hài lòng trong suốt chuyến đi, đòi hỏi người lái xe và nhân viên phục vụ trên xe phải thực hiện tốt một số công việc sau đây: Phương tiện đảm bảo luôn sạch sẽ, thoáng mát và thơm tho; quan tâm sắp xếp vị trí ngồi cho hành khách là người cao tuổi, phụ nữ có thai, trẻ em, người khuyết tật và những người dễ bị say xe thì nên bố trí ngồi tại các hàng ghế phía đầu xe, sẽ hạn chế được tình trạng say xe; lái xe và nhân viên phục vụ trên xe luôn thể hiện sự quan tâm, chu đáo, tận tình, hòa nhã và tạo được không khí vui vẻ với hành khách trong suốt chuyến đi; khi điều khiển xe trên đường, người lái xe hạn chế đến mức thấp nhất việc lấy tay lái gấp và phanh gấp, sẽ làm giảm thiểu được tình trạng say xe.

b) Vận chuyển một số loại hàng hóa đặc biệt: Vận chuyển hàng hóa dễ vỡ (thủy tinh, đồ gốm...), người lái xe cần đặc biệt chú ý các thao tác: Khi khởi hành không được để rung giật mạnh; hạn chế thấp nhất việc lấy tay lái gấp và phanh gấp, trường hợp trên mặt đường có nhiều ổ gà thì phải thật nhẹ nhàng và từ từ cho xe đi qua; vận chuyển hàng hóa tươi, sống (động vật sống, rau củ quả tươi...): Người lái xe và nhân viên phục vụ trên xe cần đặc biệt quan tâm sắp xếp hàng lên xe sao cho không ảnh hưởng nhiều đến sức khỏe của động vật tươi sống và hạn chế thấp nhất để hàng hóa bị dập nát, hư hỏng. Khi điều khiển xe trên đường cần hạn chế thấp nhất việc lấy tay lái gấp và phanh gấp; nên áp dụng nhiều giải pháp làm giảm nhiệt độ trên thùng xe khi lưu thông trên đường như dùng quạt thông gió, che chắn ánh nắng, tưới nước thường xuyên, dừng xe dưới bóng mát...vv.

c) Một số lưu ý khi áp dụng kỹ năng lái xe tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện: Khi lái xe trên đường thì an toàn giao thông là trên hết, do vậy cần cân nhắc và chỉ áp dụng các kỹ năng lái xe tiết kiệm nhiên liệu khi có đủ các điều kiện cần thiết; áp dụng lần lượt các kỹ năng từ dễ đến khó như: Lên kế hoạch trước cho mỗi chuyến đi; thường xuyên kiểm tra và duy trì áp suất lốp xe đúng quy định; không thực hiện chở quá tải; sử dụng điều hòa hợp lý; giảm thời gian xe chạy không có tải, giảm thời gian sấy nóng động cơ...vv trước khi áp dụng các kỹ năng khó hơn và chỉ khi nào người lái xe có đã có kinh nghiệm thì mới áp dụng đồng thời tất cả các kỹ năng lái xe an toàn và tiết kiệm nhiên liệu đã liệt kê ở phần trên.

IV. Kết quả, hiệu quả khi thực hiện đồng bộ các kỹ năng lái xe an toàn, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện

- Việc nâng cao kỹ năng lái xe an toàn, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện không phải một sớm, một chiều đã đạt được, mà đòi hỏi người lái xe phải thường xuyên tự học hỏi, tích lũy, rèn luyện để từ đó từng bước nâng cao kỹ năng, tay nghề trong suốt quá trình hành nghề của mỗi người lái xe.

- Thông qua thực tế đã chứng minh rằng, bằng việc tuân theo các kỹ năng lái xe an toàn và tiết kiệm nhiên liệu, đồng thời thực hiện đúng quy trình kiểm tra, bảo dưỡng phương tiện như nói ở phần trên, thì một lái xe điển hình có thể giảm được từ 10 - 20% mức tiêu thụ nhiên liệu trên cùng một phương tiện, cùng một hành trình và cùng một điều kiện giao thông như nhau và tùy thuộc vào mức độ áp dụng một phần hay áp dụng triệt để tất cả các kỹ năng đã nói ở phần trên.

C. KỸ NĂNG XẾP HÀNG HÓA TRÊN XE Ô TÔ

I. Quy định chung về xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 13 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích trên đường bộ; hàng siêu trường, siêu trọng, vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ; cấp giấy phép lưu hành cho xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ, cụ thể như sau:

1. Đơn vị vận tải phải lựa chọn phương tiện giao thông đường bộ phù hợp với kích thước, khối lượng hàng hóa vận chuyển. Hàng hóa được vận chuyển phải phù hợp với kết cấu của khoang chứa hàng và công năng của phương tiện vận chuyển.

2. Việc xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ phải tuân thủ các quy định về khối lượng toàn bộ của xe, tải trọng trục xe, cụm trục xe, chiều cao, chiều rộng, chiều dài xếp hàng hóa cho phép

của xe quy định tại Điều 14, Điều 15, Điều 16 và Điều 17 của Thông tư này và không vượt quá khối lượng hàng hóa chuyên chở cho phép tham gia giao thông ghi trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe trừ trường hợp được cấp giấy phép lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ.

3. Hàng hóa xếp trên phương tiện phải được xếp đặt gọn gàng, xếp dàn đều, chằng buộc chắc chắn, chèn, lót đảm bảo không bị xê dịch theo các phương ngang, phương dọc và phương thẳng đứng; đảm bảo các quy định về vệ sinh môi trường; không để rơi vãi khi phương tiện tham gia giao thông; không cản trở tầm nhìn của lái xe; không làm mất thăng bằng của phương tiện hoặc gây khó khăn cho lái xe khi điều khiển; không che khuất đèn, biển số đăng ký và các cảnh báo an toàn của phương tiện. Một số trang thiết bị thường dùng để gia cố, chằng buộc, chèn, lót hàng hóa được hướng dẫn tại Phụ lục X ban hành kèm theo Thông tư này.

4. Đối với các loại hàng hóa là máy móc, phương tiện giao thông, trước khi xếp lên phương tiện phải rút hết nhiên liệu ra khỏi bình chứa. Phương pháp xếp hàng hóa là máy móc, phương tiện giao thông được hướng dẫn tại Phụ lục XI ban hành kèm theo Thông tư này.

5. Việc xếp hàng hóa trên phương tiện đối với các loại hàng hóa đã được đóng gói thành bao, kiện, thùng, cuộn, khối thực hiện theo hướng dẫn của nhà sản xuất (nếu có) và phải được chằng buộc bảo đảm an toàn[1].

6. Việc xếp các loại hàng hóa nguy hiểm trên phương tiện thực hiện theo quy định về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và quy định tại Chương này.

II. Quy định về chiều cao xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 16 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng (được bổ sung bởi Điều 2 Thông tư số 19/2026/TT-BXD có hiệu lực từ ngày 01/7/2026), cụ thể như sau:

1. Đối với xe tải thùng hở có mui, chiều cao xếp hàng hóa cho phép là chiều cao giới hạn trong phạm vi thùng xe theo thiết kế được ghi trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe.

2. Đối với xe tải thùng hở không mui, hàng hóa xếp trên xe vượt quá chiều cao của thùng xe theo thiết kế được ghi trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe phải được chằng buộc, kê, chèn chắc chắn đảm bảo an toàn khi tham gia giao thông trên đường bộ. Chiều cao xếp hàng hóa cho phép không vượt quá chiều cao quy định dưới đây, tính từ điểm cao nhất của mặt đường xe chạy trở lên:

[1] Khoản này được sửa đổi bởi Điều 1 Thông tư số 19/2026/TT-BXD có hiệu lực từ ngày 01/7/2026.

a) Xe có khối lượng hàng hóa chuyên chở theo thiết kế từ 5 tấn trở lên được ghi trong trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe: chiều cao xếp hàng hóa không quá 4,2 mét;

b) Xe có khối lượng hàng hóa chuyên chở theo thiết kế từ 2,5 tấn đến dưới 5 tấn được ghi trong trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe: chiều cao xếp hàng hóa không quá 3,5 mét;

c) Xe có khối lượng hàng hóa chuyên chở theo thiết kế dưới 2,5 tấn được ghi trong trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe: chiều cao xếp hàng hóa không quá 2,8 mét.

3. Xe chở công te nơ: chiều cao xếp hàng hóa tính từ điểm cao nhất của mặt đường xe chạy trở lên không quá 4,35 mét.

4. Khi vận chuyển hàng rời, vật liệu xây dựng, phế thải: chiều cao xếp hàng hóa thực hiện theo quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 49 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5. Xe mô tô, xe gắn máy: chiều cao xếp hàng hóa thực hiện theo quy định tại khoản 5 Điều 33 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

III. Quy định về chiều rộng và chiều dài xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 17 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, cụ thể như sau:

1. Chiều rộng xếp hàng hóa cho phép trên phương tiện giao thông cơ giới đường bộ là chiều rộng của thùng xe theo thiết kế được ghi trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe.

"2. Chiều dài xếp hàng hóa cho phép trên phương tiện giao thông cơ giới đường bộ không được lớn hơn 1,1 lần chiều dài toàn bộ của xe (được ghi trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe), không được lớn hơn 20,0 mét và không được vượt phía trước, phía sau thùng xe quá 10% chiều dài toàn bộ của xe (được ghi trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe). Trường hợp sử dụng thiết bị có hình dạng thùng, hoặc có hình dạng như công te nơ (không phải công te nơ) để chứa hàng, khi xếp thiết bị này lên rơ moóc, sơ mi rơ moóc không được vượt quá chiều dài toàn bộ (được ghi trong giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường) của rơ moóc, sơ mi rơ moóc.".[2]

3. Xe ô tô chở người không được phép xếp hàng hóa, hành lý nhô ra quá kích thước bao ngoài của xe và không được xếp hàng hóa, hành lý trên nóc xe (trừ trường hợp có thiết kế được cơ quan đăng kiểm chứng nhận) để đảm bảo an toàn giao thông.

4. Xe mô tô, xe gắn máy: chiều rộng và chiều dài xếp hàng hóa thực hiện theo quy định tại khoản 5 Điều 33 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

5. Xe thô sơ: chiều rộng và chiều dài xếp hàng hóa thực hiện theo quy định tại

[2] Khoản này được sửa đổi bởi Điều 3 Thông tư số 19/2026/TT-BXD có hiệu lực từ ngày 01/7/2026.

khoản 5 Điều 31 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

IV. Quy định về xếp hàng rời; xếp hàng bao kiện; xếp hàng dạng trụ; xếp hàng vào công te nơ và xếp công te nơ trên phương tiện trên phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 18, Điều 19, Điều 20 và Điều 21 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, cụ thể như sau:

1. Quy định về xếp hàng rời

"Điều 18. Quy định về xếp hàng rời

"1. Khi vận chuyển hàng rời, vật liệu xây dựng, phế thải phải che đậy kín và phải thực hiện theo quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 49 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ."[3].

2. Việc xếp hàng rời và che đậy hàng rời được hướng dẫn tại Phụ lục XII ban hành kèm theo Thông tư này.".

2. Quy định về xếp hàng bao kiện

"Điều 19. Quy định về xếp hàng bao kiện

1. Các kiện hàng có khối lượng nặng hơn, có bao gói cứng, ổn định được xếp ở phía dưới.

2. Các kiện hàng có kích thước giống nhau sắp xếp cùng nhau.

3. Các kiện hàng bị nghiêng, lệch được xếp vào giữa để đảm bảo hạn chế xô lệch trong quá trình vận chuyển.

4. Trường hợp giữa các kiện hàng có khoảng cách, phải dùng các thiết bị, dụng cụ chèn, lót để chống va chạm, xê dịch trong quá trình vận chuyển. Trường hợp sau khi xếp hàng xong mà vẫn có khoảng trống trong thùng của phương tiện thì phải sử dụng các thiết bị, dụng cụ chèn, lót để cố định hàng hóa."

3. Quy định về xếp hàng dạng trụ

"Điều 20. Quy định về xếp hàng dạng trụ

1. Hàng dạng trụ được xếp nằm ngang hoặc nằm dọc theo chiều dài phương tiện tùy thuộc vào chiều dài của hàng so với thùng của phương tiện. Khi đặt nằm ngang phải đặt vuông góc với chiều dài phương tiện.

2. Hàng dạng trụ có chiều cao nhỏ hơn hoặc bằng đường kính thì phải được đặt thẳng đứng sao cho trục hàng dạng trụ vuông góc với mặt đáy thùng phương tiện hoặc thực hiện theo hướng dẫn của nhà sản xuất.

3. Hàng dạng trụ phải được chằng buộc chắc chắn vào thành của phương tiện và phải sử dụng thùng hàng chuyên dụng hoặc sử dụng giá kê, giá đỡ có các thiết

[3] Khoản này được sửa đổi bởi Điều 4 Thông tư số 19/2026/TT-BXD có hiệu lực từ ngày 01/7/2026.

bị chêm, để chêm hoặc máng, thiết bị chèn, lót, chằng buộc để cố định trên sàn thùng

xe, đảm bảo chắc chắn, tránh dịch chuyển hàng hóa theo phương ngang, phương dọc và phương thẳng đứng trong quá trình vận chuyển.

4. Hàng dạng trụ có bề mặt trơn nhẵn, khi xếp chồng lên nhau phải sử dụng vật liệu đệm lót giữa các lớp hàng để chống trơn trượt.

5. Việc xếp và cố định hàng dạng trụ được hướng dẫn tại Phụ lục XIII ban hành kèm theo Thông tư này.".

4. Quy định về xếp hàng vào công te nơ và xếp công te nơ trên phương tiện

"Điều 21. Quy định về xếp hàng vào công te nơ và xếp công te nơ trên phương tiện

1. Việc xếp hàng vào công te nơ phải đảm bảo các yêu cầu sau:

a) Công te nơ phù hợp với loại hàng hóa và đặc tính của hàng hóa;

b) Chèn, lót để hàng hóa trong công te nơ không bị xê dịch trong quá trình vận chuyển;

c) Khối lượng sử dụng lớn nhất và hàng hóa xếp trong công te nơ thực hiện theo quy định tại Tiêu chuẩn quốc gia TCVN 7553:2005 (ISO 668:1995) về công te nơ vận chuyển loại 1 - Phân loại, kích thước và khối lượng danh định;

d) Việc xếp hàng vào công te nơ được hướng dẫn tại Phụ lục XIV ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Khi vận chuyển công te nơ phải sử dụng tổ hợp xe ô tô đầu kéo với rơ moóc, sơ mi rơ moóc hoặc xe ô tô tải vận chuyển công te nơ phù hợp với loại công te nơ.

3. Công te nơ được thiết kế và sản xuất theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về kiểm tra và chế tạo công te nơ vận chuyển trên các phương tiện vận tải. Công te nơ phải được cố định chắc chắn với phương tiện thông qua các cơ cấu khóa hãm đảm bảo không bị xê dịch trong quá trình vận chuyển.".

V. Trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân có liên quan

1. Trách nhiệm Cục Đường bộ Việt Nam được quy định Điều 26 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng:

*"**Điều 26. Trách nhiệm Cục Đường bộ Việt Nam***

1. Tổ chức triển khai thực hiện các quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ và xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ theo quy định của Thông tư này.

2. Tổ chức tập huấn, hướng dẫn nghiệp vụ về hoạt động cấp giấy phép lưu hành xe.

3. Kiểm tra, xử lý hoặc kiến nghị xử lý sai phạm của tổ chức, cá nhân cấp giấy phép lưu hành xe theo quy định của pháp luật.".

2. Trách nhiệm Sở Xây dựng được quy định tại Điều 27 Thông tư số

12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng:

*"**Điều 27. Trách nhiệm của Sở Xây dựng***

1. Tổ chức triển khai thực hiện các quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ và xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ theo quy định của Thông tư này.

2. Kiểm tra, xử lý đối với vi phạm các quy định về xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ.

3. Chấp hành việc kiểm tra, giám sát hoạt động cấp giấy phép lưu hành xe của cơ quan chức năng.

4. Thực hiện công tác báo cáo theo quy định như sau:

a) Định kỳ hàng quý, năm báo cáo tình hình cấp giấy phép lưu hành xe về Cục Đường bộ Việt Nam theo mẫu quy định tại Phụ lục V, Phụ lục VI, Phụ lục VII, Phụ lục VIII ban hành kèm theo Thông tư này;

b) Phương thức gửi, nhận báo cáo: Báo cáo được thể hiện dưới hình thức văn bản giấy hoặc văn bản điện tử; được gửi bằng một trong các phương thức sau: gửi trực tiếp, trực tuyến, qua dịch vụ bưu chính;

c) Thời hạn gửi báo cáo: Báo cáo quý trước ngày 20 tháng cuối quý; báo cáo năm trước ngày 20 tháng 12 hàng năm;

d) Thời gian chốt số liệu báo cáo: Tính từ ngày 15 của tháng trước kỳ báo cáo đến ngày 14 của tháng cuối quý thuộc kỳ báo cáo đối với báo cáo quý và từ ngày 15 tháng 12 năm trước kỳ báo cáo đến ngày 14 tháng 12 của kỳ báo cáo đối với báo cáo năm.".

3. Trách nhiệm Cục Đăng kiểm Việt Nam được quy định tại Điều 28 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng:

"Điều 28. Trách nhiệm Cục Đăng kiểm Việt Nam

Cung cấp tài khoản để truy cập, chia sẻ dữ liệu về kết quả kiểm định, chứng nhận chất lượng trong sản xuất, lắp ráp, trong nhập khẩu và trong cải tạo phương tiện giao thông đường bộ cho Cục Đường bộ Việt Nam và Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.".

4. Trách nhiệm của đơn vị vận tải, lái xe và người áp tải; người thuê vận tải; người xếp hàng lên phương tiện được quy định tại Điều 29, Điều 30 và Điều 31 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng:

"Điều 29. Trách nhiệm của đơn vị vận tải, lái xe và người áp tải

1. Trách nhiệm của đơn vị vận tải:

a) Tuân thủ quy định về lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ và việc xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ;

b) Trước khi thực hiện vận chuyển, cung cấp đầy đủ thông tin cho lái xe, người áp tải và người xếp hàng về đặc điểm của hàng hóa, kích thước và khối lượng của hàng

hóa, bao, kiện, khối lượng hàng hóa chuyên chở cho phép tham gia giao thông của phương tiện vận chuyển, tải trọng và khổ giới hạn của đường bộ trên toàn tuyến đường vận chuyển; chịu trách nhiệm về tính chính xác của các thông tin, tài liệu cung cấp;

c) Bố trí đầy đủ thiết bị che phủ, gia cố, chằng buộc, chèn, lót phục vụ cho việc xếp hàng hóa và tạo điều kiện cho người xếp hàng thực hiện đúng quy định về xếp hàng hóa;

d) Phổ biến, hướng dẫn cho lái xe, người áp tải và người xếp hàng về phương án xếp hàng hóa đảm bảo đúng quy định.

2. Trách nhiệm của lái xe, người áp tải:

a) Thực hiện quy định tại Điều 63 Luật Đường bộ;

b) Tuân thủ quy định về lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ và việc xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ;

c) Trước khi thực hiện nhiệm vụ vận chuyển phải thực hiện kiểm tra hàng hóa trên phương tiện đảm bảo đã được xếp, che chắn, gia cố, chằng buộc và chèn lót chắc chắn, đối chiếu với các thông tin được đơn vị vận tải cung cấp và hướng dẫn của nhà sản xuất để bảo đảm không vượt quá khối lượng hàng hóa chuyên chở cho phép tham gia giao thông của phương tiện.

Điều 30. Trách nhiệm của người thuê vận tải

1. Thực hiện theo quy định tại Điều 64 Luật Đường bộ.

2. Tuân thủ quy định về lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ và việc xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ.

3. Cung cấp cho đơn vị vận tải các thông tin về đặc tính của hàng hóa, kích thước, khối lượng của hàng hóa, bao, kiện và các yêu cầu về xếp hàng hóa trên phương tiện, các nội dung hướng dẫn của nhà sản xuất (nếu có); chịu trách nhiệm về tính đầy đủ và chính xác của các thông tin đã cung cấp.

Điều 31. Trách nhiệm của người xếp hàng lên phương tiện

1. Tuân thủ quy định về xếp hàng hóa trên phương tiện.

2. Tiếp nhận đầy đủ các thông tin do đơn vị vận tải cung cấp và hướng dẫn của nhà sản xuất để thực hiện việc xếp hàng hóa trên phương tiện, tuân thủ hướng dẫn của lái xe, người áp tải hàng hóa.

3. Xếp hàng hóa lên phương tiện để vận chuyển đảm bảo không vượt quá khối lượng hàng hóa chuyên chở cho phép tham gia giao thông của phương tiện. Không xếp hàng lên phương tiện khi đơn vị vận tải bố trí phương tiện không phù hợp với kích thước, khối lượng hàng hóa cần vận chuyển."

Bài 3

RÈN LUYỆN NÂNG CAO ĐẠO ĐỨC NGHỀ NGHIỆP CỦA NGƯỜI LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI

Để nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, làm cho vận tải ô tô phát triển cả về lượng và chất, góp phần quan trọng phòng ngừa và giảm thiểu tai nạn giao thông không thể thiếu việc tạo mọi điều kiện để mỗi người lái xe kinh doanh vận tải hiểu và rèn luyện, nâng cao trách nhiệm, đạo đức nghề nghiệp của mình.

I. KHÁI NIỆM VỀ ĐẠO ĐỨC VÀ ĐẠO ĐỨC NGHỀ NGHIỆP

1. Đạo đức là gì?

Đạo đức có vai trò hết sức quan trọng trong đời sống xã hội, nó điều chỉnh hành vi của con người một cách sâu rộng và mang tính tự giác, vậy đạo đức là gì?

Có nhiều khái niệm về đạo đức, một trong những khái niệm đó là: về phương diện xã hội cũng như về hành vi của mỗi cá nhân, đạo đức là sự thể hiện mối quan hệ ứng xử thông qua hành vi, ngôn ngữ giao tiếp của mỗi con người, đem lại lợi ích cho mình, cho người khác. Đạo đức thuộc lĩnh vực đời sống tinh thần nằm trong ý thức của mỗi người. Hành vi đạo đức và những quan hệ về đạo đức chỉ nảy sinh, tồn tại một khi trong mỗi con người ý thức được điều đó; từ đó xây dựng cho mình chuẩn mực và tự nguyện, tự giác thực hiện.

Đạo đức là những quy tắc, nguyên tắc, chuẩn mực xã hội mà mỗi người nhận thức được và tự giác điều chỉnh hành vi của mình cho phù hợp với mối quan hệ với người khác và mối quan hệ chung của toàn xã hội.

2. Một số yêu cầu cơ bản về đạo đức của mỗi người là:

a) Tính trung thực: Trung thực là một phẩm chất đạo đức cơ bản của mỗi cá nhân, nó yêu cầu con người phải tôn trọng sự thật, tôn trọng lẽ phải và tôn trọng chân lý. Tính trung thực là một trong những đặc trưng cơ bản làm nên bản chất đạo đức của con người.

b) Tính nguyên tắc: Tính nguyên tắc có nghĩa là hành vi, hành động phải phù hợp với tư tưởng và lương tâm của con người. Tính nguyên tắc mà đạo đức đề cập là hành vi của con người phải phù hợp và tuân thủ theo lẽ phải, theo đạo lý và chân lý. Nghĩa là phải bảo đảm tính khách quan, nói một người sống có nguyên tắc tức là người đó sống, làm việc, quan hệ ứng xử theo những chuẩn mực nhất định.

c) Tính khiêm tốn: Khiêm tốn là một trong những phẩm chất đạo đức cao đẹp của con người. Người có tính khiêm tốn là người biết tôn trọng thành tích, công lao của người khác và xem thành tích công lao của mình chỉ là một phần nhỏ bé trong thành tích chung của mọi người, của xã hội.

d) Lòng dũng cảm: Lòng dũng cảm là biểu hiện một trong những phẩm chất cao quý của giá trị đạo đức, nếu thiếu lòng dũng cảm thì lòng tốt của con người chỉ dừng lại trong ý thức hoặc trong cảm xúc thiện tâm mà không trở thành hiện thực.

đ) Tình yêu lao động: Lịch sử loài người chứng minh rằng: Lao động chẳng những đã sáng tạo ra của cải cho xã hội mà còn tạo ra và hoàn thiện con người, thông qua lao động con người đã từng bước hoàn thiện thể chất lẫn tinh thần từ đó hình thành và phát triển các quan hệ đạo đức xã hội, người có đạo đức phải là người có tình yêu lao động.

e) Tình yêu thương con người: Tình yêu thương con người là một nội dung không thể thiếu trong đạo đức của mỗi cá nhân. Tình yêu thương được thể hiện bằng tinh thần trách nhiệm với gia đình và với đồng loại; nếu không có tình yêu con người, thương yêu đồng loại thì con người thiếu đi một nội dung cơ bản và tối thiểu trong đạo đức, lúc đó con người dễ có những hành động mù quáng, gây nên những hậu quả tai hại cho cộng đồng và xã hội.

g) Bốn đức tính cơ bản của con người theo tư tưởng của chủ tịch Hồ Chí Minh: Hồ Chí Minh đã khái quát đạo đức của con người là: Cần, kiệm, liêm, chính. Đó là bốn đức tính của con người, như trời có bốn mùa, đất có bốn phương, thiếu một đức thì không thành người. Người giải thích cặn kẽ từng khái niệm:

- Cần là lao động cần cù, siêng năng; lao động có kế hoạch, sáng tạo, có năng suất cao; với tinh thần tự lực cánh sinh, không ỷ lại, dựa dẫm, phải thấy rõ lao động là nghĩa vụ thiêng liêng, là nguồn sống, nguồn hạnh phúc của mỗi chúng ta;

- Kiệm là tiết kiệm sức lao động, thời giờ và tiền bạc của dân, của nước, của bản thân, tiết kiệm từ cái to đến cái nhỏ, không xa xỉ, không hao phí, không phô trương hình thức;

- Liêm tức là trong sạch, không tham ô và luôn luôn tôn trọng, giữ gìn của công, của nhân dân;

- Chính tức là ngay thẳng, không tà, là đúng đắn, chính trực, việc đúng dù nhỏ cũng làm, việc sai dù nhỏ cũng tránh.

(Trích tài liệu đẩy mạnh học tập và làm theo tấm gương đạo đức Hồ Chí Minh của Ban tư tưởng văn hóa Trung ương)

3. Đạo đức nghề nghiệp và đạo đức nghề nghiệp của người lái xe kinh doanh vận tải

a) Đạo đức nghề nghiệp:

Đạo đức nghề nghiệp là sự thể hiện những phẩm chất đạo đức người làm nghề, hành vi ứng xử với khách hàng, với những người có liên quan, với xã hội nhằm đem lại lợi ích cho người khác và cho xã hội để từ đó người làm nghề được mọi người và xã hội quý trọng và tôn vinh. Hay nói cách khác, đạo đức nghề nghiệp là sự kết hợp giữa đạo đức truyền thống và những quy tắc chuẩn mực ứng xử phù hợp với các quy định của pháp luật, những quy ước đó thành "lệ" trong mỗi nghề nghiệp.

Chuẩn mực đạo đức nghề nghiệp đòi hỏi người làm nghề phải có lương tâm, trách nhiệm với xã hội, với cộng đồng theo tính chất nghề nghiệp của mình. Ví dụ: Người làm nghề thương mại không được mua, bán hàng giả, hàng kém chất lượng, hàng quá hạn sử dụng, không được cân, đo, đong, đếm thiếu chính xác.

Mỗi ngành nghề có những đặc điểm khác nhau và mỗi người ở từng vị trí khác nhau trong công việc cũng cần có trách nhiệm, đạo đức nghề nghiệp khác nhau. Người làm nghề nào phải có những chuẩn mực ứng xử phù hợp với nghề đó và được thể hiện bằng những quy chế, quy ước hay sự thoả thuận với nhau về chuẩn mực đó.

Tóm lại, mỗi nghề cụ thể cần phải có trách nhiệm, lương tâm phù hợp với nghề nghiệp của mình, đó là đạo đức nghề nghiệp. Người làm nghề có đạo đức nghề nghiệp sẽ làm cho nghề nghiệp của mình phát triển bền vững, xã hội và đồng nghiệp kính trọng, thu hút được khách hàng, kinh doanh phát triển, đem lại lợi ích cho mình và cho xã hội.

b) Đạo đức nghề nghiệp của người lái xe kinh doanh vận tải:

Kinh doanh vận tải bằng xe ô tô khác với các ngành nghề kinh doanh khác ở chỗ phạm vi kinh doanh không cố định, hoạt động trên địa bàn rộng. Nghề lái xe, phục vụ trên xe là nghề có mối quan hệ với nhiều người; là một nghề kỹ thuật nhưng lại ảnh hưởng lớn tới quá trình kinh doanh, tiếp xúc trực tiếp với khách hàng; là một nghề quyết định tới sự an toàn tính mạng, tài sản của mình, của đơn vị và của khách hàng (nghề có tính xã hội cao); là một nghề mà môi trường làm việc phân tán, rất khó khăn phức tạp, nặng nhọc và mang tính độc lập cao; vì vậy, đòi hỏi người lái xe kinh doanh vận tải phải có đạo đức nghề nghiệp phù hợp với tính chất của ngành nghề. Đạo đức nghề nghiệp của người lái xe kinh doanh vận tải được thể hiện trên một số tiêu chí cơ bản sau:

Một là, phải "yêu xe như con, quý xăng như máu". (lời Hồ Chủ Tịch)

- Phải yêu xe như con mới quản lý và giữ gìn xe tốt; bảo dưỡng xe đúng quy định để xe sử dụng được lâu bền; chuẩn bị xe chu đáo để xe đi đến nơi về đến chốn, đảm bảo an toàn và đúng thời gian.

- Quý xăng (dầu) như máu là thể hiện tính tiết kiệm, người lái xe biết sử dụng nhiên liệu đúng mục đích, không lãng phí, từ đó mà hạ giá thành vận tải, kinh doanh mới có hiệu quả, giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

Hai là, nắm vững các quy định của pháp luật có liên quan đến hoạt động vận tải đường bộ và thực hiện đúng các quy định đó: Đối với người lái xe, quá trình điều khiển xe khi thực hiện nhiệm vụ là phải chấp hành các quy định của Luật Đường bộ, các quy định trong kinh doanh và các quy định pháp luật khác; vì vậy người lái xe phải hiểu và thực hiện đúng quy định của pháp luật.

Ba là, thực hiện đầy đủ trách nhiệm với khách hàng: Phải có thái độ lịch sự, tôn trọng, thân mật; Giúp đỡ những người có hoàn cảnh khó khăn, người cao tuổi, người khuyết tật, phụ nữ có thai, có con nhỏ và trẻ em; đảm bảo đầy đủ quyền lợi cho hành khách đi xe và an toàn hàng hóa.

Bốn là, có ý thức tổ chức kỷ luật và trách nhiệm cao đối với đơn vị:

- Luôn luôn xác định trách nhiệm xây dựng đơn vị, không làm việc gì ảnh hưởng tới uy tín, lợi ích của đơn vị.

- Có ý thức chấp hành mệnh lệnh của người lãnh đạo đơn vị; chấp hành các nội quy, quy chế của đơn vị.

Năm là, cần có thái độ thân thiện, hợp tác, sẵn sàng giúp đỡ đồng nghiệp trong mọi hoàn cảnh khó khăn, hoạn nạn.

Sáu là, có mối quan hệ đúng mức đối với người thi hành công vụ như: các nhân viên cảnh sát phải giữ thái độ tôn trọng, đúng mực, cầu thị, nếu sai thì nhận và sửa sai, chấp hành xử phạt; nếu đúng phải trình bày, giải thích rõ; không tiếp tay cho tiêu cực và có thái độ đấu tranh chống tiêu cực.

Bảy là, tôn trọng người đi đường và có ý thức bảo vệ môi trường: Trong mối quan hệ với những người đi trên đường, người Lái xe kinh doanh vận tải phải tôn trọng, giữ khoảng cách an toàn, không bấm còi to khi đi qua khu dân cư, trường học, bệnh viện, những chỗ đông người hay vào ban đêm làm ảnh hưởng đến mọi người, khi gặp đường bụi, đường ngập nước cần giảm tốc độ để tránh ảnh hưởng cho người đi đườn...khi họ gặp khó khăn phải nhiệt tình giúp đỡ.

Tám là, đối với bản thân: sống lành mạnh, khiêm tốn, có văn hóa, có tác phong làm việc công nghiệp; phải giữ gìn phẩm chất, đạo đức; không để mắc các tệ nạn xã hội…

* **Tóm lại**: Đạo đức nghề nghiệp của người lái xe kinh doanh vận tải có thể khái quát như sau:

- Luôn ghi nhớ và thực hiện lời dạy của Bác: “Yêu xe như con, quý xăng như máu”;

- Nắm vững quy định của pháp luật, tự giác chấp hành pháp luật, lái xe an toàn;

- Coi hành khách như người thân, coi khách hàng là đối tác tin cậy;

- Có ý thức tổ chức kỷ luật và xây dựng đơn vị vững mạnh;

- Có tinh thần hợp tác, tương trợ, giúp đỡ đồng nghiệp;

- Đối với người thi hành công vụ phải nghiêm túc hợp tác, chấp hành và có ý thức đấu tranh chống tiêu cực;

- Có ý thức tôn trọng người tham gia giao thông, bảo vệ môi trường;

- Luôn tu dưỡng bản thân, có lối sống lành mạnh, tác phong làm việc công nghiệp.

II. ĐẠO ĐỨC NGHỀ NGHIỆP CỦA NGƯỜI LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG Ô TÔ TRONG GIAI ĐOẠN HIỆN NAY

1. Những yếu tố tiêu cực tác động đến đạo đức nghề nghiệp của người Lái xe kinh doanh vận tải

a) Tác động của cơ chế thị trường đến đạo đức nghề nghiệp của người lái xe kinh doanh vận tải:

Cơ chế thị trường đã tạo điều kiện cho vận tải phát triển mạnh mẽ, nhiều phương tiện, dịch vụ vận tải tốt đã được đưa ra thị trường, thỏa mãn nhu cầu đi lại của nhân dân. Bên cạnh đó, cũng phát sinh một số tiêu cực tác động xấu đến đạo đức nghề nghiệp người lái xe kinh doanh vận tải. Sau đây là một số tác động tiêu cực:

Một là, chủ nghĩa thực dụng, chạy theo lợi nhuận có cơ hội nảy nở trong một bộ phận Lái xe kinh doanh vận tải. Đối với VTHK: hiện tượng chạy đua tranh giành khách, lèn khách, thông đồng với các cơ sở kinh doanh ép khách phải sử dụng các dịch vụ với giá cao,…diễn ra nhiều hơn. Đối với VTHH: hiện tượng chạy đua tăng tải, giảm cước vận chuyển diễn ra phổ biến.

Hai là, xuất hiện tâm lý coi thường kỷ cương, phép nước, thiếu ý thức chấp hành pháp luật, chưa thực hiện nghiêm chỉnh Luật Đường bộ và các văn bản pháp luật khác có liên quan, có hiện tượng đối xử thô bạo với khách, sang, bán khách dọc đường,…

Ba là, có những biểu hiện suy thoái đạo đức của một bộ phận Lái xe kinh doanh vận tải. Thể hiện ở lối sống thiếu văn hóa, thiếu tôn trọng hành khách thông qua hành vi ứng xử ở nơi công cộng như bến xe, trên xe, sử dụng ma túy,…

Bốn là, tính tương trợ, giúp đỡ nhau giữa các đồng nghiệp giảm, ít tôn trọng với những người đi đường.

Năm là, không đấu tranh với các hiện tượng tiêu cực của lực lượng tuần tra, kiểm soát trên đường, coi việc chi tiền cho lực lượng này (kể cả trong trường hợp không có sai phạm) là việc cần phải làm để tồn tại.

2. Đạo đức nghề nghiệp của đội ngũ lái xe kinh doanh vận tải

Kể từ cuối những năm 80 của thế kỷ trước, khi đất nước ta chuyển từ nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung, bao cấp sang hoạt động theo cơ chế thị trường có sự điều tiết của nhà nước theo định hướng Xã hội chủ nghĩa, hoạt động vận tải đã được xã hội hóa với tốc độ cao, phương tiện vận tải phát triển nhanh chóng, số lượng lái xe tăng nhanh, lực lượng vận tải được tổ chức theo quy định của pháp luật gồm: các doanh nghiệp; hợp tác xã; hộ kinh doanh và phân hóa thành 2 nhóm:

* Nhóm thứ nhất: các đơn vị tổ chức quản lý tập trung (quản lý toàn bộ hoặc một

số khâu quan trọng, chủ yếu trong quá trình quản lý của đơn vị) quan tâm đến việc nâng cao chất lượng phục vụ, đảm bảo an toàn trong quá trình vận tải.

* Nhóm thứ hai: các đơn vị thực hiện cơ chế khoán, hợp tác xã dịch vụ hỗ trợ hoặc hộ kinh doanh, người lái xe là người đảm nhiệm gần như toàn bộ các khâu trong kinh doanh.

Do vậy, đạo đức nghề nghiệp của người Lái xe kinh doanh vận tải hiện nay có những phân hóa tương ứng:

a) Lái xe kinh doanh vận tải làm việc trong các đơn vị thuộc nhóm thứ nhất:

- Có bước chuyển biến trong việc tìm hiểu, nắm được những quy định của pháp luật, các quy định của ngành về hoạt động vận tải đường bộ để thực hiện.

- Có ý thức nâng cao chất lượng phục vụ, tôn trọng, bảo vệ quyền lợi của khách hàng.

- Về ý thức tổ chức kỷ luật và trách nhiệm đối với đơn vị: Bộ phận Lái xe kinh doanh vận tải ở các đơn vị này có chuyển biến rõ, chấp hành tốt mệnh lệnh sản xuất; có trách nhiệm đối với đơn vị, với khách hàng.

- Về mối quan hệ với đồng nghiệp: có tinh thần hợp tác, giúp đỡ nhau nhưng chủ yếu trong phạm vi đơn vị.

- Có ý thức chấp hành việc kiểm tra, xử lý; mệnh lệnh điều khiển giao thông của CSGT trên đường.

- Đa số lái xe kinh doanh vận tải có ý thức tu dưỡng, rèn luyện tác phong, lối sống lành mạnh, khiêm tốn học hỏi, cầu tiến bộ.

b) Lái xe kinh doanh vận tải làm việc trong các đơn vị thuộc nhóm thứ hai:

- Người lái xe kinh doanh vận tải là người đảm nhiệm gần như toàn bộ các khâu trong kinh doanh, áp lực lớn nhất đối với họ là doanh thu, lợi nhuận nên ít quan tâm tới việc tìm hiểu các quy định của pháp luật cũng như chất lượng dịch vụ vận tải và an toàn giao thông.

- Một bộ phận không nhỏ lái xe kinh doanh vận tải có hiểu biết về pháp luật còn rất hạn chế kể cả pháp luật về giao thông đường bộ; ý thức chấp hành pháp luật kém, vi phạm nghiêm trọng các quy định như phóng nhanh, vượt ẩu, chở quá tải, quá khách, gây nên những vụ tai nạn nghiêm trọng.

- Không ít lái xe kinh doanh vận tải đối xử thiếu văn minh, lịch sự với khách, không đảm bảo các quyền lợi của hành khách, cá biệt có một số trường hợp làm ngơ hoặc tiếp tay, đồng lõa với nhân viên phục vụ trên xe, những cơ sở dịch vụ ép khách sử dụng các dịch vụ với giá cao, đối xử thô bạo, hành hung hành khách, đuổi khách xuống dọc đường…

c) Một số tồn tại chung của lái xe kinh doanh vận tải hiện nay:

- Trong mối quan hệ với đồng nghiệp, ít thân ái, hợp tác, giúp đỡ nhau; hiện tượng

ganh đua, tranh giành nhau trong kinh doanh vận tải bằng xe ô tô diễn ra khá phổ biến.

- Trong mối quan hệ với lực lượng tuần tra, kiểm soát còn chưa đấu tranh mạnh mẽ với các hiện tượng tiêu cực, dễ dãi trong việc chi tiền theo "lệ", gây nên tình trạng "nhờn luật" và vi phạm luật khá phổ biến.

- Một số lái xe chưa tôn trọng đúng mức người đi đường như: không giữ khoảng cách an toàn, còi to, phóng nhanh khi đi qua khu dân cư, đô thị, trường học,…

- Một số Lái xe kinh doanh vận tải mắc vào các tệ nạn xã hội như nghiện hút, cờ bạc,…

III. RÈN LUYỆN NÂNG CAO ĐẠO ĐỨC NGHỀ NGHIỆP CỦA ĐỘI NGŨ LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ

1. Phương hướng, mục tiêu chung

Cơ quan quản lý Nhà nước và đơn vị vận tải cần thường xuyên tổ chức tuyên truyền, giáo dục để tạo điều kiện cho lái xe kinh doanh vận tải nâng cao đạo đức nghề nghiệp cho đội ngũ lái xe kinh doanh vận tải với nhiều hình thức phong phú. Mỗi người lái xe kinh doanh vận tải cần phải tích cực hưởng ứng tham gia, tự giác rèn luyện để đạt kết quả thiết thực.

Mục tiêu chung là từng bước nâng cao trách nhiệm, đạo đức nghề nghiệp của lái xe kinh doanh vận tải; xây dựng đội ngũ lái xe kinh doanh vận tải có trình độ chuyên môn giỏi, có ý thức chấp hành nghiêm chỉnh Luật Đường bộ, có tác phong làm việc công nghiệp, có tinh thần thái độ phục vụ khách hàng tốt góp phần quan trọng vào việc đảm bảo an toàn giao thông, phát triển lành mạnh, ổn định của từng đơn vị và của toàn ngành vận tải ô tô.

2. Rèn luyện nâng cao đạo đức nghề nghiệp

Để thực hiện tốt các tiêu chí cơ bản về đạo đức nghề nghiệp của người lái xe kinh doanh vận tải, vấn đề chính là người lái xe phải hiểu rõ và xử lý đúng đắn, có văn hóa các mối quan hệ sau:

- Quan hệ với đơn vị vận tải: người lái xe kinh doanh vận tải phải thực hiện những nội dung trong hợp đồng đã được ký kết thoả thuận với người sử dụng lao động, tôn trọng người sử dụng lao động, chấp hành tốt kỷ luật, nội quy của đơn vị, giữ gìn xe tốt, sạch, đẹp; thực hiện việc bảo dưỡng, sửa chữa xe chu đáo, đảm bảo lái xe an toàn, tiết kiệm nhiên liệu, góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh của đơn vị.

- Khi thực hiện nhiệm vụ vận tải: người lái xe và nhân viên phục vụ trên xe phải là một "Ê kíp" thay mặt đơn vị tiếp xúc với khách hàng, ngoài nhiệm vụ chính là lái xe và phục vụ khách hàng, "Ê kíp" này còn phải thực hiện trách nhiệm của đơn vị với khách hàng và đây là công việc quan trọng giữ uy tín cho đơn vị. Trong trường hợp thực hiện cơ chế khoán của đơn vị vận tải, hoặc lái xe cũng đồng thời là chủ hộ kinh doanh thì người lái xe cần phải biết điều chỉnh hài hòa giữa kinh doanh và phục vụ,

không được vì lợi nhuận trước mắt mà quên đi trách nhiệm của mình đối với khách hàng, đối với xã hội (tức là mất đi chuẩn mực đạo đức nghề nghiệp, mất đi mối lợi lâu dài của chính mình).

- Đối với cộng đồng xã hội nơi phương tiện đi qua, mỗi khu vực có những phong tục, tập quán riêng. Ngoài những quy định của pháp luật mà người lái xe kinh doanh vận tải phải chấp hành khi qua những địa điểm như trường học, bệnh viện, chợ, khu dân cư thì trong quá trình làm việc phải tìm hiểu phong tục tập quán và đặc trưng văn hoá của từng vùng, miền để xử lý những mối quan hệ ứng xử của mình cho phù hợp. Khi hoạt động trên đường gặp đồng nghiệp, người tham gia giao thông mắc phải khó khăn, cần tận tình giúp đỡ.

- Trong trường hợp không may xảy ra tai nạn giao thông, phải chấp hành các quy định về tổ chức cấp cứu nạn nhân, bảo vệ hiện trường, phối hợp với lực lượng tại chỗ để giải quyết hậu quả, tuyệt đối không được bỏ trốn khi xảy ra tai nạn (trừ trường hợp nếu ở lại sẽ bị đe dọa đến tính mạng), không được xoá hiện trường... có biện pháp giải quyết tiếp chuyển khách và bảo quản hành lý, tài sản trên xe.

- Tuyệt đối chấp hành sự hướng dẫn của người đại diện cơ quan pháp luật để đảm bảo trật tự, an toàn giao thông; phải chấp hành sự kiểm tra và những quyết định xử lý theo quy định của pháp luật nếu vi phạm.

- Luôn luôn rèn luyện, tu dưỡng bản thân, hình thành tác phong làm việc công nghiệp, không tham gia vào các tệ nạn xã hội, có lối sống lành mạnh. Đối với đồng nghiệp luôn hợp tác, thân tình và giúp đỡ.

Tóm lại, mỗi mối quan hệ có những chuẩn mực ứng xử riêng, phù hợp. Nếu người lái xe kinh doanh vận tải thực hiện đầy đủ các chuẩn mực ứng xử tức là người đó có đạo đức nghề nghiệp.

3. Một số nội dung cụ thể rèn luyện đạo đức người lái xe kinh doanh vận tải trong từng hình thức kinh doanh vận tải

* Ngoài những quy tắc ứng xử chung đối với người lái xe kinh doanh vận tải như đã nêu ở trên, người Lái xe kinh doanh vận tải còn phải theo những quy tắc cụ thể phù hợp với từng hình thức kinh doanh:

a) Vận tải hành khách theo tuyến cố định, xe buýt:

- Luôn có ý thức về tính tổ chức, kỷ luật, thực hiện nghiêm biểu đồ chạy xe được phân công.

- Thực hiện đúng hành trình, lịch trình; đón, trả khách đúng nơi quy định; vận hành phương tiện theo đúng quy trình kỹ thuật đảm bảo an toàn cho người và phương tiện.

- Giúp đỡ hành khách khi đi xe, đặc biệt là những người khuyết tật, người cao tuổi, trẻ em và phụ nữ có thai, có con nhỏ, trẻ em.

- Tôn trọng và có trách nhiệm cao với hành khách,

b)Vận tải khách bằng taxi, hợp đồng:

Đây là loại hình hoạt động với môi trường hoạt động độc lập có nhiều khó khăn. Người lái xe cần phải thông thạo các tuyến phố các điểm du lịch và phải có những hiểu biết nhất định về những danh lam thắng cảnh, di tích lịch sử nơi khách sẽ đến, trong một số trường hợp người lái xe được xem như một hướng dẫn viên, một người "tiếp thị" du lịch,... Vì vậy ngoài những quy tắc ứng xử chung, người lái xe cần phải trung thực, không gian lận khi tính cước hay lợi dụng việc hành khách không thông thạo đường để đi đường vòng nhằm tăng cước vận chuyển.

c) Vận tải hàng hóa: Quan trọng nhất là người lái xe phải vận chuyển hàng hóa an toàn và đến đúng giờ, có trách nhiệm giao hàng, trả hàng đúng nơi đã thỏa thuận và chở đúng tải trọng cho phép.

BÀI 4

TRÁCH NHIỆM CỦA CÁ NHÂN, TỔ CHỨC ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ

I. TRÁCH NHIỆM CỦA ĐƠN VỊ VẬN TẢI TRONG VIỆC TUYỂN DỤNG, ĐÀO TẠO, QUẢN LÝ VÀ SỬ DỤNG LÁI XE

Người Lái xe kinh doanh vận tải có vị trí rất quan trọng, tác động lớn đến hiệu quả kinh doanh, uy tín thương hiệu của đơn vị. Vì vậy, đơn vị muốn hoạt động có hiệu quả ngoài việc thực hiện công tác quản lý lái xe, nhân viên phục vụ trên xe theo các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan còn phải xây dựng được quy chế tuyển dụng, đào tạo, sử dụng và quản lý đội ngũ lái xe kinh doanh vận tải một cách chặt chẽ với các nội dung cụ thể như sau:

1. Khâu tuyển dụng

a) Kiểm tra hồ sơ: Hồ sơ người lao động theo quy định gồm có đơn xin việc, sơ yếu lí lịch, giấy khám sức khoẻ, các loại chứng chỉ nghề, giấy phép lái xe,...khi kiểm tra hồ sơ cần xác định rõ tính xác thực của hồ sơ, nhân thân người tham gia dự tuyển, đặc biệt phải nghiên cứu kỹ lý lịch xem người dự tuyển có phải là đối tượng có tiền án, tiền sự hoặc đối tượng đang trong thời gian cấm hành nghề theo quy định của pháp luật hay không?

b) Về sức khoẻ: Ngoài giấy khám sức khoẻ theo quy định kèm theo hồ sơ, doanh nghiệp cần kiểm tra sức khoẻ thực tế người dự tuyển, nếu tuyển số lượng lớn cần phối hợp với cơ quan y tế để tiến hành kiểm tra, xác định sức khoẻ cụ thể người dự tuyển, trong trường hợp cần thiết có thể thống nhất với người dự tuyển kiểm tra sức khoẻ một số nội dung ngoài nội dung quy định trong giấy khám sức khoẻ như xác định người dự

tuyển có bị mù màu, có nghiện ma tuý và các chất kích thích khác, có mắc bệnh truyền nhiễm hay không,...

c) Về tay nghề: Kiểm tra giấy phép lái xe phù hợp với loại xe doanh nghiệp sử dụng, đối với trường hợp lái xe đã có thâm niên lái xe cần phải xác định được trong quá trình lái xe trước khi đến dự tuyển, người lái xe hoạt động ở doanh nghiệp nào, trong quá trình hoạt động có đảm bảo an toàn giao thông không, số lần gây tai nạn và lý do xin chuyển cơ quan,...Kể cả lái xe đã có thâm niên nghề nghiệp và lái xe mới được đào tạo, doanh nghiệp khi tuyển dụng cũng cần kiểm tra tay nghề thực tế để đánh giá chính thức khả năng đáp ứng yêu cầu lái xe của doanh nghiệp;

d) Ngoài những nội dung liên quan đến nhân thân, sức khoẻ, tay nghề thì một vấn đề không kém phần quan trọng là phong cách ứng xử, giao tiếp của người lái xe, vấn đề này phụ thuộc vào yêu cầu đối với từng loại hình kinh doanh. Vì vậy, trong khi tuyển dụng lái xe, đơn vị cần có những yêu cầu cụ thể thông qua phỏng vấn trên cơ sở đó xác định khả năng đáp ứng của lái xe trong quá trình hoạt động sau khi được tuyển dụng;

đ) Đối với các đơn vị vận tải có số lượng xe và lái xe ít, khi tuyển lái xe nên thông qua các doanh nghiệp để nhờ tư vấn giúp đỡ tuyển dụng hoặc giới thiệu lái xe đủ điều kiện để tuyển dụng.

2. Tổ chức đào tạo hoặc đào tạo lại nghề

a) Người lao động là lái xe sau khi được đào tạo, sát hạch tại các cơ sở đào tạo và được cấp giấy phép lái xe là họ đã có chứng chỉ nghề nghiệp. Tuy vậy, để họ có thể hành nghề lái xe kinh doanh một cách vững vàng, hoàn chỉnh thì người sử dụng lao động phải có kế hoạch tiếp tục đào tạo, bổ túc những kỹ năng về giao tiếp, kinh doanh cho họ, để họ có kiến thức đầy đủ, việc đào tạo, bổ túc tuỳ thuộc vào điều kiện cụ thể của từng đơn vị nhưng phải bảo đảm sau thời gian bổ túc người lái xe phải có đủ hiểu biết để có thể độc lập hoạt động thực hiện mọi nhiệm vụ đơn vị giao, đảm bảo an toàn và đủ khả năng thay mặt đơn vị trong quá trình thực hiện nhiệm vụ.

b) Việc bổ túc tay lái cho người lái xe là việc làm rất cần thiết vì lái xe là một nghề nghiệp đặc biệt, nó liên quan đến an toàn giao thông, người lái xe hoạt động có tính độc lập cao, hoạt động của họ thường xuyên tiếp xúc với các đối tượng khác tham gia giao thông trên đường, phải xử lý nhiều tình huống như xe qua đèo dốc, qua khu đông dân cư, đường trơn, lầy, qua cầu, phà,... đòi hỏi lái xe phải có kinh nghiệm vì thời gian đào tạo tại các trường chủ yếu là học lý thuyết và các tình huống cơ bản, chưa tiếp xúc với các tình huống cụ thể trên đường, vì vậy qua thời gian bổ túc người lái xe được tiếp xúc với thực tế, tích lũy kinh nghiệm giúp ích cho quá trình hoạt động.

c) Riêng đối với các đơn vị kinh doanh vận tải hành khách bằng taxi, ngoài việc bổ túc tay nghề đơn vị còn phải tổ chức cho lái xe được tập huấn về phương pháp hoạt động trong lĩnh vực taxi, sơ đồ mạng lưới giao thông trong từng địa bàn, các điểm du lịch, di tích lịch sử - văn hoá,...

3. Tổ chức phổ biến nội quy, quy chế hoạt động của đơn vị tới người lái xe

a) Đơn vị (người sử dụng lao động) cần tuyên truyền đến đội ngũ lái xe trong đơn vị những kiến thức có liên quan đến quyền lợi, trách nhiệm, nghĩa vụ của người lái xe đối với đơn vị, đối với xã hội. Tuyên truyền giáo dục họ những phương pháp giao tiếp, những quy định về ứng xử với các mối quan hệ của người lái xe thể hiện đạo đức của người lái xe kinh doanh vận tải.

b) Mỗi đơn vị đều phải có nội quy hoặc quy chế để đảm bảo cho hoạt động kinh doanh vận tải của đơn vị mình như: quy chế về đảm bảo an toàn giao thông, quy chế về bảo quản và sử dụng xe, quy chế trả lương cho người lao động, quy chế về giao tiếp ứng xử với lái xe khác... Trước khi tuyển dụng, tất cả các quy chế của đơn vị, trong đó có quy trình đảm bảo an toàn giao thông của đơn vị kinh doanh vận tải đều phải được phổ biến cho ứng viên là lái xe hiểu để thông qua việc nghiên cứu nội quy, quy chế của đơn vị, người lái xe cân nhắc trước khi ký kết hợp đồng lao động với đơn vị.

4. **Tổ chức phổ biến kiến thức pháp luật:**

Khi lái xe kinh doanh vận tải làm việc tại đơn vị, đơn vị có trách nhiệm tổ chức cho họ học tập các kiến thức pháp luật có liên quan đến trong lĩnh vực vận tải như Luật Đường bộ, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, Bộ luật Lao động, Luật bảo hiểm, Luật Bảo vệ môi trường... để họ có đầy đủ kiến thức pháp luật cũng như các quy định về quyền và nghĩa vụ của người lao động, người sử dụng lao động để họ hoàn thành nhiệm vụ của mình đúng pháp luật và đem lại hiệu quả cao cho đơn vị và cho bản thân.

5. **Trách nhiệm quản lý lái xe của đơn vị kinh doanh vận tải**

a) Ngoài việc đơn vị phải có trách nhiệm quản lý lái xe kinh doanh vận tải theo các quy định, quy trình của cơ quan quản lý nhà nước. Đơn vị sử dụng lái xe kinh doanh vận tải trong quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh phải có trách nhiệm quản lý theo những nội dung đã được ký kết trong hợp đồng lao động.

b) Đơn vị sử dụng lái xe kinh doanh vận tải phải đảm bảo quy định về việc khám sức khỏe định kỳ cho họ và chấp hành nghiêm chỉnh các yêu cầu của cơ quan y tế.

6. **Các chế độ, chính sách khác liên quan đến người lái xe kinh doanh vận tải**

Ngoài việc yêu cầu người lái xe kinh doanh vận tải chấp hành các quy định của pháp luật, của đơn vị thì đơn vị cũng phải thực hiện đầy đủ những nghĩa vụ của mình đối với họ như đã cam kết trong hợp đồng lao động đã được ký kết, tìm hiểu tâm tư nguyện vọng của họ, động viên họ trong lúc hoàn cảnh gia đình gặp khó khăn, chia sẻ với họ những niềm vui, nỗi buồn; Đồng thời quan tâm chăm lo đến đời sống vật chất, tinh thần của họ, có quy định thưởng phạt nghiêm minh tạo điều kiện để họ yên tâm làm việc.

7. **Trách nhiệm cụ thể của Bộ phận quản lý an toàn của đơn vị vận tải theo quy định tại khoản 3, khoản 4 và khoản 9 Điều 11 Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính phủ quy định về hoạt động vận tải đường bộ (sửa**

đổi, bổ sung bởi Nghị định số 218/2026/NĐ-CP):

"3. Bộ phận quản lý an toàn tại đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, bằng xe bốn bánh có gắn động cơ trước khi giao nhiệm vụ vận chuyển mới cho người lái xe phải thực hiện các nhiệm vụ sau:

a) Tổng hợp, phân tích các dữ liệu về hoạt động của từng phương tiện trong quá trình thực hiện nhiệm vụ vận chuyển thông qua thiết bị giám sát hành trình, thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe (áp dụng đối với phương tiện thuộc đối tượng phải lắp) để chấn chỉnh, nhắc nhở và xử lý các trường hợp vi phạm;

b) Tiếp nhận và giải quyết các đề xuất, phản ánh của người lái xe về các vấn đề liên quan đến an toàn giao thông;

c) Phối hợp với bộ phận khác của đơn vị để bố trí xe và người lái xe thực hiện nhiệm vụ vận chuyển, bảo đảm thời gian lái xe liên tục, thời gian lái xe trong một ngày, trong một tuần, thời gian nghỉ ngơi của người lái xe theo quy định tại Điều 64 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ.

4. Trước khi thực hiện nhiệm vụ vận chuyển, bộ phận quản lý an toàn hoặc người trực tiếp điều hành vận tải hoặc cán bộ quản lý do đơn vị phân công và người lái xe phải thực hiện các nội dung công việc (riêng đối với hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe taxi thực hiện theo kế hoạch sản xuất kinh doanh của đơn vị):

a) Kiểm tra Giấy phép lái xe của người lái xe; giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; giấy chứng nhận đăng ký xe; lệnh vận chuyển đối với hoạt động vận chuyển hành khách theo tuyến cố định, xe buýt; hợp đồng vận tải đối với hoạt động vận chuyển hành khách theo hợp đồng; giấy vận tải đối với hoạt động vận tải hàng hóa;

b) Thông báo trực tiếp hoặc qua phần mềm của đơn vị kinh doanh vận tải cho người lái xe các yêu cầu vận chuyển của khách hàng;

c) Kiểm tra nồng độ cồn, chất ma túy đối với người lái xe (nếu đơn vị có trang bị thiết bị, dụng cụ kiểm tra).

9. Theo định kỳ tháng, quý, năm, bộ phận (cán bộ quản lý do đơn vị phân công) quản lý an toàn phải thực hiện các nhiệm vụ sau:

a) Thống kê số vụ, nguyên nhân, mức độ tai nạn giao thông đã xảy ra của từng người lái xe và của toàn đơn vị;

b) Xây dựng và thực hiện phương án xử lý khi xảy ra sự cố gây mất an toàn giao thông trong quá trình kinh doanh vận tải;

c) Tổ chức đánh giá, rút kinh nghiệm đối với toàn bộ người lái xe của đơn vị sau khi xảy ra tai nạn giao thông từ nghiêm trọng trở lên trong quá trình kinh doanh vận tải;

d) Phối hợp với các bộ phận nghiệp vụ của đơn vị để tổ chức tập huấn nghiệp vụ vận tải cho toàn bộ người lái xe của đơn vị theo quy định;

đ) Lưu trữ hồ sơ, sổ sách ghi chép bằng bản giấy hoặc lưu trên phần mềm kết quả thực hiện các nhiệm vụ theo quy định tại khoản 2, khoản 3, và điểm a khoản 7 Điều này. Thời gian lưu trữ tối thiểu 03 năm.".

8. **Trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải và người lái xe trong quản lý thời gian làm việc, thời gian nghỉ ngơi và dữ liệu giám sát hành trình**

a) Trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải

- Xây dựng và tổ chức thực hiện kế hoạch, lịch trình vận chuyển phù hợp, bảo đảm người lái xe có đủ thời gian làm việc, thời gian nghỉ ngơi theo quy định.

- Bố trí, phân công người lái xe và điều hành phương tiện phù hợp với thời gian làm việc, thời gian nghỉ ngơi; không yêu cầu hoặc gây áp lực để người lái xe tiếp tục điều khiển phương tiện khi đã đến giới hạn thời gian lái xe hoặc chưa bảo đảm thời gian nghỉ ngơi.

- Theo dõi thường xuyên dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình để kiểm soát thời gian lái xe, thời gian dừng, nghỉ và quá trình hoạt động của phương tiện.

- Chủ động khai thác dữ liệu để phát hiện sớm các trường hợp có nguy cơ vi phạm về thời gian lái xe, thời gian nghỉ ngơi, tốc độ và các quy định liên quan đến an toàn giao thông.

- Khi phát hiện dấu hiệu vi phạm hoặc bất thường từ dữ liệu, phải kịp thời nhắc nhở, chấn chỉnh, điều chỉnh kế hoạch vận chuyển và thực hiện các biện pháp xử lý phù hợp.

- Bảo đảm thiết bị giám sát hành trình được duy trì hoạt động bình thường; kiểm tra, quản lý và khai thác dữ liệu phục vụ công tác quản lý, điều hành và kiểm soát an toàn.

- Hướng dẫn người lái xe sử dụng, kiểm tra thiết bị giám sát hành trình và quy trình thông báo, xử lý khi thiết bị gặp sự cố, mất tín hiệu hoặc không truyền dữ liệu.

- Sử dụng dữ liệu giám sát hành trình để đánh giá việc chấp hành của người lái xe, đồng thời làm cơ sở để phòng ngừa vi phạm và nâng cao an toàn trong hoạt động vận tải.

b) Trách nhiệm của người lái xe

- Chủ động theo dõi thời gian lái xe, thời gian làm việc và thời gian nghỉ ngơi của bản thân; nghiêm túc chấp hành các quy định về thời gian lái xe và nghỉ ngơi.

- Chấp hành sự phân công, điều hành của đơn vị kinh doanh vận tải nhưng không tiếp tục điều khiển phương tiện khi không bảo đảm điều kiện an toàn hoặc đã đến giới hạn thời gian lái xe theo quy định.

- Kiểm tra tình trạng hoạt động của thiết bị giám sát hành trình trước khi thực hiện chuyến xe và trong quá trình vận chuyển.

- Không tự ý tháo, ngắt, che chắn, can thiệp hoặc thực hiện bất kỳ hành vi nào làm gián đoạn hoạt động, thay đổi hoặc làm sai lệch dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình.

- Chủ động theo dõi các thông tin, cảnh báo cần thiết trên thiết bị và kịp thời thực hiện việc nghỉ ngơi khi đến thời gian phải nghỉ theo quy định.

- Kịp thời thông báo cho đơn vị kinh doanh vận tải khi thiết bị giám sát hành trình bị hỏng, mất tín hiệu, mất kết nối hoặc dữ liệu không được truyền đầy đủ.

- Phối hợp với đơn vị kinh doanh vận tải trong việc xác minh, giải trình các thông tin, dữ liệu liên quan đến quá trình điều khiển phương tiện khi có yêu cầu.

- Chấp hành việc sử dụng dữ liệu giám sát hành trình phục vụ công tác quản lý, điều hành và bảo đảm an toàn; không che giấu hoặc cung cấp thông tin không chính xác về quá trình hoạt động của phương tiện.

c) Trách nhiệm phối hợp

Đơn vị kinh doanh vận tải và người lái xe phải phối hợp thường xuyên trong việc theo dõi, kiểm soát thời gian làm việc, thời gian lái xe, thời gian nghỉ ngơi và tình trạng hoạt động của thiết bị giám sát hành trình. Đơn vị có trách nhiệm tổ chức quản lý, theo dõi và khai thác dữ liệu; người lái xe có trách nhiệm chấp hành, chủ động theo dõi thời gian của mình, sử dụng đúng thiết bị và kịp thời phản hồi các vấn đề phát sinh. Việc quản lý phải được thực hiện theo hướng chủ động phòng ngừa, không chỉ phát hiện và xử lý vi phạm sau khi xảy ra.

II. TRÁCH NHIỆM CỦA CƠ QUAN KIỂM TRA, KIỂM SOÁT TRÊN ĐƯỜNG BỘ

Công tác kiểm tra, kiểm soát trên đường bộ hiện nay do lực lượng Cảnh sát giao thông đảm nhiệm là chủ yếu, ngoài ra còn có sự tham gia của lực lượng Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, … Nhiệm vụ của cơ quan kiểm tra, kiểm soát trên đường gồm hai nhiệm vụ cơ bản:

1. Trong quá trình kiểm tra, người kiểm tra có nhiệm vụ tuyên truyền pháp luật đến lái xe; hướng dẫn lái xe chấp hành các quy định của pháp luật về đảm bảo an toàn giao thông, tạo điều kiện để lái xe có tâm lý thoải mái khi làm nhiệm vụ;

2. Kiểm tra và xử lý các vi phạm: đơn vị vận tải, lái xe kinh doanh vận tải không chấp hành các quy định của pháp luật về điều kiện của phương tiện, của đơn vị vận tải, của Lái xe kinh doanh vận tải. Người đại diện cơ quan kiểm tra phải xử lý nghiêm minh theo các quy định tại Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường bộ; trừ điểm, phục hồi giấy phép lái xe (sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 238/2026/NĐ-CP ngày 26/6/2026, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 15/8/2026); Nghị định số 81/2026/NĐ-CP ngày 19/3/2026 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính về trật tự, an toàn giao thông trong lĩnh vực giao thông đường sắt, có hiệu lực thi hành từ ngày 15/5/2026 (bãi bỏ Nghị định số 100/2019/NĐ-CP ngày 30/12/2019 của Chính phủ; sửa đổi, bổ sung

bởi Nghị định số 123/2021/NĐ-CP ngày 28/12/2021 của Chính phủ); Nghị định số 336/2025/NĐ-CP ngày 22/12/2025 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong hoạt động đường bộ.

III. TRÁCH NHIỆM CỦA TỔ CHỨC CÔNG ĐOÀN, HIỆP HỘI ĐỐI VỚI LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI KINH DOANH VẬN TẢI HÀNH KHÁCH

1. **Trách nhiệm của tổ chức công đoàn tại đơn vị:**

Tổ chức công đoàn trong các đơn vị vận tải là cầu nối giữa người lao động với lãnh đạo đơn vị, có các nhiệm vụ sau:

- Tuyên truyền vận động đoàn viên công đoàn là Lái xe kinh doanh vận tải chấp hành các quy định của pháp luật cũng như những nội quy, quy chế của đơn vị.

- Là người đại diện bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp của người lao động.

- Tiếp nhận và tập hợp ý kiến của người lao động để đề xuất với các cấp có thẩm quyền xem xét, giải quyết.

- Đối với người lái xe kinh doanh vận tải do đặc điểm hoạt động trên đường có những khó khăn nhất định, tổ chức công đoàn cần phải có những biện pháp để tìm hiểu tâm tư nguyện vọng của người Lái xe kinh doanh vận tải và điều kiện về cuộc sống của họ từ đó đề xuất với đơn vị tạo điều kiện chăm lo đời sống vật chất tinh thần để họ yên tâm lao động.

2. **Trách nhiệm của các Hiệp hội Vận tải ô tô:**

Hiệp hội Vận tải ô tô có trách nhiệm tuyên truyền, giáo dục hội viên là các đơn vị vận tải về các văn bản quy phạm pháp luật trong đó có những văn bản liên quan đến người Lái xe kinh doanh vận tải kinh doanh vận tải hành khách và thông qua đó để các hội viên áp dụng các biện pháp quản lý lái xe có hiệu quả. Đồng thời tiếp thu, tập hợp và phản ánh kịp thời với các cơ quan quản lý Nhà nước những ý kiến, tâm tư nguyện vọng của người lái xe từ các hội viên về những chính sách, pháp luật chưa phù hợp của Nhà nước liên quan đến người lái xe, đề xuất với các cấp có thẩm quyền điều chỉnh, bổ xung kịp thời chủ trương, chính sách hoặc quy định phù hợp. Bảo vệ quyền lợi chính đáng của đơn vị và người lái xe./.

MỤC LỤC

BÀI 1 2
KIẾN THỨC CƠ BẢN VỀ NGÀNH VẬN TẢI Ô TÔ VIỆT NAM 2
VÀ HỆ THỐNG CÁC VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT QUẢN LÝ 2
HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VẬN TẢI 2
I. CƠ BẢN VỀ NGÀNH VẬN TẢI Ô TÔ VIỆT NAM 2
1. Giai đoạn từ tháng 8 năm 1945 đến 30 tháng 4 năm 1975 2
2. Giai đoạn từ tháng 5 năm 1975 đến năm 1986 2
3. Giai đoạn sau năm 1986 3
4. Nhận xét, đánh giá chung 3
II. VAI TRÒ, VỊ TRÍ CỦA NGÀNH VẬN TẢI Ô TÔ VIỆT NAM 5
1. Loại hình vận tải: 5
2. Vai trò, vị trí của vận tải ô tô 6
III. VÀI NÉT VỀ TÌNH HÌNH TAI NẠN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ 6
1. Diễn biến tình hình tai nạn giao thông trong những năm gần đây 7
2. Hậu quả của tai nạn giao thông 8
3. Nguyên nhân dẫn tới tai nạn giao thông đường bộ 8
IV. NHỮNG NỘI DUNG CƠ BẢN VỀ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ 11
1. Mục tiêu của quản lý nhà nước 11
2. Nội dung quản lý của nhà nước đối với hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô 13
V. HỆ THỐNG CƠ QUAN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI 14
1. Khái quát về cơ cấu bộ máy quản lý nhà nước về hoạt động vận tải hiện nay 14
2. Công tác kiểm tra hoạt động vận tải đường bộ 15
VI. HỆ THỐNG CÁC VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT VỀ QUẢN LÝ LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI 16
1. Luật Đường bộ năm 2024: 16
2. Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024: 16
3. Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính phủ quy định về hoạt động vận tải đường bộ: 16
4. Nghị định số 336/2025/NĐ-CP ngày 22/12/2025 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong hoạt động đường bộ; Nghị định số 168/2024/NĐ-CP ngày 26/12/2024 của Chính phủ 16
5. Nghị định số 218/2026/NĐ-CP ngày 19/6/2026 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính phủ quy định về hoạt động vận tải đường bộ: 16
6. Thông tư số 56/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải 17
7. Thông tư số 38/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tốc độ và khoảng cách an toàn của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ: 17
8. Thông tư số 71/2024/TT-BCA ngày 12/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Công an quy định quản lý, vận hành, sử dụng hệ thống quản lý dữ liệu thiết bị giám sát hành trình và thiết bị ghi nhận hình ảnh người lái xe. 17
9. Bổ sung Thông tư số 72/2025/TT-BXD ngày 31/12/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về sửa đổi,

HUE BUS STATION
HuebusCo, Ltd. An toàn - Uy tín - Chất lượng

bổ sung một số điều của Thông tư số 36/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ trưởng Bộ Xây dựng) quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và hoạt động của bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ, điểm dừng xe trên đường bộ; quy định trình tự, thủ tục đưa bến xe, trạm dừng nghỉ vào khai thác. 17
10. Ngoài các văn bản nêu trên, để tổ chức quản lý tốt, có hiệu quả và với mục tiêu xây dựng đội ngũ Lái xe kinh doanh vận tải kinh doanh vận tải có chuyên môn vững, có đạo đức nghề nghiệp còn có những văn bản quy phạm pháp luật khác quy định rõ quyền lợi và trách nhiệm của người Lái xe kinh doanh vận tải; trách nhiệm của đơn vị trong việc quản lý đội ngũ Lái xe kinh doanh vận tải trên cơ sở các quy định hiện hành của pháp luật. Cụ thể như sau: 17
BÀI 2 18
BỒI DƯỠNG NGHIỆP VỤ VẬN TẢI CHO NGƯỜI LÁI XE ĐỂ NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ VẬN TẢI VÀ ĐẢM BẢO AN TOÀN GIAO THÔNG; KỸ NĂNG ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN TIẾT KIỆM NHIÊN LIỆU; KỸ NĂNG XẾP HÀNG HÓA TRÊN XE Ô TÔ 18
A. BỒI DƯỠNG NGHIỆP VỤ VẬN TẢI CHO NGƯỜI LÁI XE ĐỂ NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ VẬN TẢI VÀ ĐẢM BẢO AN TOÀN GIAO THÔNG 18
I. ĐẶC ĐIỂM NGHỀ NGHIỆP 18
II. CÁC NGHIỆP VỤ CƠ BẢN CỦA LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI 19
III. VĂN HÓA ỨNG XỬ CỦA LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI 26
IV. KHUYẾN CÁO ĐỐI VỚI LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI 28
V. NÂNG CAO CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ VẬN TẢI 38
B. KỸ NĂNG KIỂM TRA PHƯƠNG TIỆN, ĐIỀU KHIỂN PHƯƠNG TIỆN AN TOÀN, TIẾT KIỆM NHIÊN LIỆU VÀ THÂN THIỆN 46
I. Kỹ năng chuẩn bị, kiểm tra an toàn phương tiện 46
II. Nâng cao kỹ năng lái xe an toàn qua một số tình huống cụ thể 48
III. Nâng cao kỹ năng lái xe tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện qua một số tình huống cụ thể: 51
IV. Kết quả, hiệu quả khi thực hiện đồng bộ các kỹ năng lái xe an toàn, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện 54
C. KỸ NĂNG XẾP HÀNG HÓA TRÊN XE Ô TÔ 54
I. Quy định chung về xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 13 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá khổ giới hạn, xe quá tải trọng, xe bánh xích trên đường bộ; hàng siêu trường, siêu trọng, vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ; cấp giấy phép lưu hành cho xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích, xe vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng trên đường bộ, cụ thể như sau: 54
II. Quy định về chiều cao xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 16 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng (được bổ sung bởi Điều 2 Thông tư số 19/2026/TT-BXD có hiệu lực từ ngày 01/7/2026), cụ thể như sau: 55
III. Quy định về chiều rộng và chiều dài xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện theo quy định tại Điều 17 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, cụ thể như sau: 56
IV. Quy định về xếp hàng rời; xếp hàng bao kiện; xếp hàng dạng trụ; xếp hàng vào công te nơ và xếp công te nơ trên phương tiện trên phương tiện giao thông đường bộ được thực hiện theo quy

định tại Điều 18, Điều 19, Điều 20 và Điều 21 Thông tư số 12/2025/TT-BXD ngày 30/6/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, cụ thể như sau: 57
V. Trách nhiệm của các tổ chức, cá nhân có liên quan 58
Bài 3 61
RÈN LUYỆN NÂNG CAO ĐẠO ĐỨC NGHỀ NGHIỆP 61
CỦA NGƯỜI LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI 61
I. KHÁI NIỆM VỀ ĐẠO ĐỨC VÀ ĐẠO ĐỨC NGHỀ NGHIỆP 61
1. Đạo đức là gì? 61
2. Một số yêu cầu cơ bản về đạo đức của mỗi người là: 61
3. Đạo đức nghề nghiệp và đạo đức nghề nghiệp của người lái xe kinh doanh vận tải 62
II. ĐẠO ĐỨC NGHỀ NGHIỆP CỦA NGƯỜI LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG Ô TÔ TRONG GIAI ĐOẠN HIỆN NAY 65
1. Những yếu tố tiêu cực tác động đến đạo đức nghề nghiệp của người Lái xe kinh doanh vận tải 65
2. Đạo đức nghề nghiệp của đội ngũ lái xe kinh doanh vận tải 65
III. RÈN LUYỆN NÂNG CAO ĐẠO ĐỨC NGHỀ NGHIỆP CỦA ĐỘI NGŨ LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI KINH DOANH VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ 67
1. Phương hướng, mục tiêu chung 67
2. Rèn luyện nâng cao đạo đức nghề nghiệp 67
3. Một số nội dung cụ thể rèn luyện đạo đức người lái xe kinh doanh vận tải trong từng hình thức kinh doanh vận tải 68
BÀI 4 69
TRÁCH NHIỆM CỦA CÁ NHÂN, TỔ CHỨC ĐỐI VỚI NGƯỜI LÁI XE KINH 69
DOANH VẬN TẢI TRONG HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI BẰNG XE Ô TÔ 69
I. TRÁCH NHIỆM CỦA ĐƠN VỊ VẬN TẢI TRONG VIỆC TUYỂN DỤNG, ĐÀO TẠO, QUẢN LÝ VÀ SỬ DỤNG LÁI XE 69
1. Khâu tuyển dụng 69
2. Tổ chức đào tạo hoặc đào tạo lại nghề 70
3. Tổ chức phổ biến nội quy, quy chế hoạt động của đơn vị tới người lái xe 71
4. Tổ chức phổ biến kiến thức pháp luật: 71
5. Trách nhiệm quản lý lái xe của đơn vị kinh doanh vận tải 71
6. Các chế độ, chính sách khác liên quan đến người lái xe kinh doanh vận tải 71
7. Trách nhiệm cụ thể của Bộ phận quản lý an toàn của đơn vị vận tải theo quy định tại khoản 3, khoản 4 và khoản 9 Điều 11 Nghị định số 158/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính phủ quy định về hoạt động vận tải đường bộ (sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 218/2026/NĐ-CP): 71
8. Trách nhiệm của đơn vị kinh doanh vận tải và người lái xe trong quản lý thời gian làm việc, thời gian nghỉ ngơi và dữ liệu giám sát hành trình 73
II. TRÁCH NHIỆM CỦA CƠ QUAN KIỂM TRA, KIỂM SOÁT TRÊN ĐƯỜNG BỘ 74
III. TRÁCH NHIỆM CỦA TỔ CHỨC CÔNG ĐOÀN, HIỆP HỘI ĐỐI VỚI LÁI XE KINH DOANH VẬN TẢI KINH DOANH VẬN TẢI HÀNH KHÁCH 75
1. Trách nhiệm của tổ chức công đoàn tại đơn vị: 75
2. Trách nhiệm của các Hiệp hội Vận tải ô tô: 75