

Bảng tổng hợp ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị

STT	Nội dung góp ý	Ý kiến giải trình
I	Ý kiến Vụ Vận tải &ATGT	
1	Bổ sung căn cứ pháp lý: Thông tư số 45/2024/TT-BTC ngày 01/07/2024 của Bộ Tài chính ban hành Phương pháp định giá chung cho hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá	<p>Điều 18 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (Luật số 64/2025/QH15) quy định như sau:</p> <p>“Điều 18. Thông tư của Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ</p> <p>Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ ban hành thông tư để quy định:</p> <p>1. Chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, lệnh, quyết định của Chủ tịch nước, nghị định, nghị quyết của Chính phủ, quyết định của Thủ tướng Chính phủ;</p> <p>2. Biện pháp thực hiện chức năng quản lý nhà nước của mình; phân cấp và thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn được phân cấp.”</p> <p>=> Như vậy Thông tư không căn cứ vào Thông tư khác để ban hành quy định (ở đây là TT số 45/2024/TT-BTC ngày 01/07/2024)</p>
2	Tại Điều 1 Dự thảo Thông tư, đề nghị chỉnh sửa như sau: “Ban hành kèm theo Thông tư này định mức kinh tế - kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ có tính đến tàu bay dự bị sử dụng ngân sách nhà nước, như sau:”	<p>Tiếp thu. Sửa Điều 1 Dự thảo thông tư và mục 1 Phụ lục dự thảo thông tư các nội dung:</p> <p>"định mức kinh tế - kỹ thuật trong công tác phục vụ chuyển bay chuyên cơ sử dụng ngân sách Nhà nước"</p> <p>thành "định mức kinh tế - kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ có tính đến tàu bay dự bị sử dụng ngân sách nhà nước"</p>

3	<p>Bổ sung thành phần, nội dung công việc của định mức kinh tế - kỹ thuật theo Khoản 2 Điều 7 Thông tư số 29/2022/TT-BGTVT ngày 01/12/2022</p>	<p>Tiếp thu. Bổ sung mục 2.3. Mô tả nội dung công việc tại Phụ lục dự thảo thông tư:</p> <p>2.3.1. Phi công</p> <p>2.3.1.1. Lái chính:</p> <p>a. Bảo đảm tính năng khai thác của máy bay cho phép chuyển bay được tiến hành an toàn.</p> <p>b. Thực hiện mọi trách nhiệm bắt buộc của mình về sự an toàn của máy bay và người trên máy bay đó.</p> <p>c. Đảm trách công tác chỉ huy khi các cửa máy bay được đóng. Khi máy bay đẩy lùi hoặc kéo ra, duy trì quyền hạn và trách nhiệm của mình trừ trường hợp tránh chướng ngại vật và hoạt động của xe kéo trên mặt đất.</p> <p>d. Ký xác nhận toàn bộ các giấy tờ liên quan đến chuyến bay.</p> <p>e. Chịu trách nhiệm về an toàn cho các thành viên tổ bay, hành khách, và hàng hóa từ khi lên máy bay đến khi rời máy bay sau khi kết thúc chuyến bay.</p> <p>f. Chịu trách nhiệm về khai thác và an toàn máy bay từ khi máy bay sẵn sàng lăn cất cánh cho đến thời điểm kết thúc chuyến bay và các động cơ ở trạng thái dừng.</p> <p>g. Bảo đảm mọi hành khách được hướng dẫn đầy đủ về vị trí cửa thoát hiểm và vị trí, cách sử dụng ghế ngồi, các thiết bị an toàn, khẩn nguy được phê chuẩn có liên quan.</p> <p>h. Bảo đảm tuân thủ mọi phương thức khai thác, danh mục kiểm tra theo quy định trong tài liệu hướng dẫn khai thác.</p> <p>i. Bảo đảm tài liệu khai thác và các chứng chỉ phục vụ cho khai thác chuyến bay luôn sẵn sàng và còn hiệu lực.</p> <p>j. Bảo đảm các báo cáo và dự báo thời tiết cho thấy chuyến bay có thể được thực hiện và không vi phạm các tiêu chuẩn khai thác tối thiểu của Hãng.</p> <p>k. Đảm bảo chỉ khai thác khi máy bay được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay phù hợp còn hiệu lực, tàu bay trong điều kiện đủ tiêu chuẩn bay, và đáp ứng các yêu cầu đủ điều kiện bay áp dụng đối với loại hình khai thác, bao gồm cả các quy định về nhận</p>
---	--	---

4	Bổ sung chỉ dẫn việc định mức kinh tế - kỹ thuật ban hành tại Thông tư này là cơ sở xác định số lượng nhân công phục vụ, hao phí nhân công thực tế được xác định theo thời gian khai thác của chuyến bay, đảm bảo tuân thủ quy định tại Khoản 3 Điều 7 Thông tư số 29/2022/TT-BGTVT ngày 01/12/2022	Tiếp thu. Bổ sung tại mục 1.1.a: Định mức kinh tế – kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ có tính đến tàu bay dự bị sử dụng ngân sách nhà nước là mức hao phí cần thiết để hoàn thành một đơn vị sản phẩm dịch vụ. Cụ thể: - Định mức tiêu thụ nhiên liệu: Là khối lượng nhiên liệu cần thiết theo loại tàu bay để hoàn thành một đơn vị sản phẩm là giờ tàu bay lăn bánh trên đường băng, giờ bay và giờ sử dụng APU (Auxiliary Power Unit: là động cơ phụ, là một thiết bị độc lập, có chức năng cung cấp điện và khí cho máy bay). - Định mức hao phí lao động trực tiếp (phi công/tiếp viên/thợ kỹ thuật): Là số lao động cần thiết theo loại tàu bay, khung giờ khai thác và nhóm chức danh để hoàn thành một đơn vị sản phẩm là chuyến bay.
5	Rà soát nội dung tại “Nơi nhận”, thể thức và hình thức ban hành văn bản theo quy định của Luật Ban hành văn bản QPPL.	Tiếp thu. Bổ sung nơi nhận: - Văn phòng Chính phủ; - Tổng công ty Hàng không Việt Nam-CTCP; - Công ty Cổ phần Hàng không Vietjet; - Công ty Cổ phần Hàng không Tre Việt; - Công ty Cổ phần Hàng không Lữ hành Việt Nam; - Công ty Hàng không lưỡng dụng Ngôi Sao Việt; - Công ty TNHH Mặt Trời Phú Quốc; - Công ty Cổ phần Hàng không Crystal Bay; - Lưu: Vụ VT&ATGT Cập nhật tên: - "Cục Kiểm tra văn bản QPPL - Bộ Tư pháp" thành "Cục Kiểm tra văn bản và Tổ chức thi hành pháp luật - Bộ Tư pháp"
6	Đề nghị bổ sung giải thích cụm từ APU; viết đầy đủ tên Thông tư được dẫn chiếu tại Phụ lục.	Tiếp thu. Bổ sung mục 1.1.a Phụ lục Thông tư: định nghĩa APU - Auxiliary Power Unit: là động cơ phụ, là một thiết bị độc lập, có chức năng cung cấp điện và khí cho máy bay (định nghĩa tại tài liệu FCOM – Flight Crew Operating Manual) Viết đầy đủ tên Thông tư được dẫn chiếu tại Phụ lục: Thông tư số /2026/TT-BXD ngày / /2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ có tính đến tàu bay dự bị sử dụng ngân sách nhà nước

7	<p>Đề nghị rà soát một số nội dung sau để đảm bảo thống nhất giữa Phụ lục và Bản thuyết minh:</p> <p>+) Tần suất của số liệu thống kê đảm bảo phù hợp quy định tại Khoản 1 Điều 6 Thông tư số 29/2022/TT-BGTVT ngày 01/12/20224;</p> <p>+) Kết quả xây dựng định mức phi công và số liệu thống kê của khung giờ khai thác $12 < BH \leq 16$, $BH > 16$ (trang 14 bản thuyết minh);</p> <p>+) Kết quả xây dựng định mức tiếp viên với số liệu thống kê của loại tàu bay A321 (trang 22 bản thuyết minh)</p>	<p>Tiếp thu.</p> <p>+ Bổ sung cơ sở ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật tại Phụ lục dự thảo Thông tư để thống nhất với Thuyết minh: "Định mức kinh tế - kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ có tính đến tàu bay dự bị sử dụng ngân sách nhà nước được xây dựng và ban hành theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 9 Thông tư số 45/2024/TT-BTC ngày 01 tháng 7 năm 2024 của Bộ Tài chính về phương pháp định giá chung đối với hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá và Điều 5, Điều 6 Thông tư số 29/2022/TT-BGTVT ngày 01 tháng 12 năm 2022 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn xây dựng định mức kinh tế - kỹ thuật dịch vụ sự nghiệp công sử dụng ngân sách nhà nước thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ Giao thông vận tải."</p> <p>+ Giải trình bổ sung: Khoảng giờ bay xây dựng từ $12 < BH \leq 16$ để gộp khoảng giờ bay phù hợp với quy định về thời gian nghỉ ngơi của Phi công theo quy định tại FOM, số phi công lái chính khoảng giờ bay $12 < BH \leq 14$ là 01 phi công, đến giờ bay thứ 15, 16, 17 (tùy theo thời gian cất hạ cánh tại địa phương và chặng bay) sẽ phải tăng thêm 02 phi công. Do đó, xác định số phi công lái chính trong khoảng $12 < BH \leq 16$ bình quân (2 phi công và 3 phi công) là 2,5, làm tròn = 3 Phi công</p> <p>+ Bổ sung Kết quả xây dựng định mức tiếp viên với số liệu thống kê của loại tàu bay A321 tại tài liệu thuyết minh</p>
II	Ý kiến Vụ Pháp chế	

1	Đề nghị làm rõ cơ sở pháp lý của việc ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ có tính đến tàu bay dự bị sử dụng ngân sách nhà nước (điều khoản điểm được giao), đồng thời rà soát để tránh bỏ sót đối tượng (chuyên khoang)	<p>Cơ sở pháp lý của việc ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ có tính đến tàu bay dự bị sử dụng ngân sách nhà nước:</p> <p>Căn cứ:</p> <ul style="list-style-type: none">- Khoản 1 Điều 99 Luật số 130/2025/QH15 ngày 10 tháng 12 năm 2025 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam quy định: "<i>1. Quản lý nhà nước về hàng không dân dụng bao gồm các nội dung sau đây:</i><i>a) Ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, định mức kinh tế - kỹ thuật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy chế, quy trình về hàng không dân dụng;</i>"- Khoản 2 Điều 1 Luật số: 61/2014/QH13 ngày 21 tháng 11 năm 2014 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam: "<i>2. Sửa đổi, bổ sung Điều 8 như sau: “Điều 8. Nội dung quản lý nhà nước về hàng không dân dụng</i><i>1. Ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, định mức kinh tế - kỹ thuật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, quy chế, quy trình về hàng không dân dụng.</i>"- Khoản 3 Điều 2 Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25 tháng 2 năm 2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng: "<i>Ban hành thông tư và các văn bản khác thuộc phạm vi quản lý nhà nước của bộ; xây dựng, ban hành theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn quốc gia, định mức kinh tế - kỹ thuật, thiết kế điển hình, thiết kế mẫu, chỉ dẫn kỹ thuật, chỉ tiêu, tiêu chí trong các lĩnh vực quản lý nhà nước của bộ</i>" <p>=> Như vậy: Bộ Xây dựng có chức năng, nhiệm vụ ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật về hàng không dân dụng (bao gồm chuyến bay chuyên cơ/chuyên khoang)</p> <p>Căn cứ:</p> <ul style="list-style-type: none">- Khoản 1 Điều 13 Nghị định 96/2021/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ về công tác bảo đảm chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang quy định: "<i>Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải và các đơn vị, doanh nghiệp trong ngành hàng</i>
2	Đề nghị làm rõ quy trình, trình tự xây dựng định mức kinh tế - kỹ thuật (các quy trình, trình tự, phương pháp xây dựng định	<p>Phương pháp xây dựng định mức</p> <p>Phương pháp 1: Căn cứ tài liệu kỹ thuật của nhà sản xuất</p> <ul style="list-style-type: none">- Định mức tiêu thụ nhiên liệu khi tàu bay lăn bánh và khi sử dụng APU lấy theo số

3	Điều 1 đề nghị làm rõ lý do tách định mức tiêu hao vật tư và định mức lao động trực tiếp trong phạm vi điều chỉnh trong khi đây là các nội dung chính của việc xác định hao phí của định mức kinh tế - kỹ thuật, đồng thời rà soát lại việc đánh số thứ tự của khoản, điểm.	Căn cứ điều 9, thông tư số 45/2024/TT-BTC do Bộ Tài chính ban hành ngày 1/7/2024 quy định chi phí vật tư trực tiếp và chi phí nhân công trực tiếp tính giá hàng hóa, dịch vụ sử dụng ngân sách nhà nước phải tính trên cơ sở định mức kinh tế - kỹ thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành x Đơn giá. Đây là 2 chi phí tách biệt với đơn giá khác nhau, quy định áp dụng khác nhau (VD: định mức tiêu hao nhiên liệu phân nhóm theo giờ APU, giờ lăn bánh, thời gian bay. Định mức lao động trực tiếp chỉ áp dụng theo khung giờ khai thác). Do đó cần tách định mức tiêu hao vật tư và định mức lao động trực tiếp để phục vụ công tác tính giá theo quy định tại TT45 và đảm bảo điều kiện áp dụng chuẩn của mỗi định mức
4	Mục 1.1 điểm a, b đề nghị rà soát các nội dung này để đảm bảo tính rõ nghĩa.	Tiếp thu. Viết lại Mục 1.1 điểm a, b như sau: 1.1. Nội dung định mức kinh tế - kỹ thuật trong công tác phục vụ chuyển bay chuyên cơ sử dụng ngân sách nhà nước a. Định mức kinh tế – kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ có tính đến tàu bay dự bị sử dụng ngân sách nhà nước là mức hao phí cần thiết để hoàn thành một đơn vị sản phẩm dịch vụ. Cụ thể: - Định mức tiêu thụ nhiên liệu: Là khối lượng nhiên liệu cần thiết theo loại tàu bay để hoàn thành một đơn vị sản phẩm là giờ tàu bay lăn bánh trên đường băng, giờ bay và giờ sử dụng APU (Auxiliary Power Unit: là động cơ phụ, là một thiết bị độc lập, có chức năng cung cấp điện và khí cho máy bay). - Định mức hao phí lao động trực tiếp (phi công/tiếp viên/thợ kỹ thuật): Là số lao động cần thiết theo loại tàu bay, khung giờ khai thác và nhóm chức danh để hoàn thành một đơn vị sản phẩm là chuyển bay. b. Định mức kinh tế – kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ có tính đến tàu bay dự bị sử dụng ngân sách nhà nước được xây dựng trên cơ sở các quy định của pháp luật về công tác bảo đảm chuyển bay chuyên cơ, chuyên khoang, pháp luật về lao động và các quy định pháp luật có liên quan.

5	Mục 1.2 đề nghị làm rõ lý do tại sao định mức chỉ áp dụng quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 9 Thông tư số 45/2024/TT-BTC mà không áp dụng cho các thành phần chi phí còn lại quy định tại Điều 9 Thông tư này.	Căn cứ điều 5, 9, thông tư số 45/2024/TT-BTC do Bộ Tài chính ban hành ngày 1/7/2024, yêu cầu cụ thể đối với chi phí nhân công trực tiếp và chi phí vật tư trực tiếp phải tính trên cơ sở định mức do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành x đơn giá. Đối với tất cả các chi phí khác của chuyến chuyến bay chuyên cơ (như nhân công gián tiếp, chi phí thiết bị bay, sửa chữa bảo dưỡng, vật tư gián tiếp,...) có thể căn cứ theo định mức, quy chế chi tiêu nội bộ của đơn vị (hãng hàng không lập phương án giá) theo quy định của pháp luật. Do đó, các chi phí khác ngoài chi phí nhân công trực tiếp và vật tư trực tiếp không bắt buộc phải căn cứ trên định mức do cơ quan nhà nước ban hành.
6	Tại mục 2.1. đề nghị không sử dụng cụm từ “ghi chú”, đồng thời rà soát lại các khái niệm để không quy định lại các thuật ngữ đã được quy định rõ trong các văn bản quy phạm pháp luật khác. Trường hợp cần thiết phải quy định phải đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với hệ thống pháp luật về hàng không dân dụng. Đồng thời làm rõ cơ sở của việc phân định các loại tiếp viên theo trình độ học vấn, trình độ ngoại ngữ cho việc tính hao phí về nhân công lao động	Tiếp thu. Tại mục 2.1 đã sửa cụm từ "ghi chú" thành cụm "trong đó" mang nghĩa giải thích từ ngữ trong bảng. "ghi chú" chỉ áp dụng khi bổ sung thêm thông tin Cơ sở của việc phân định các loại tiếp viên theo chu trình phát triển tiếp viên của Tổng công ty Hàng không Việt Nam
III	Ý kiến VietJet air	
7	Phần định mức hao phí lao động trực tiếp ở mục 1.1 nên bổ sung đối tượng là Kỹ sư, nhân viên kỹ thuật bay theo tàu bay để cho khớp với mục 2.2	Tiếp thu. Bổ sung đối tượng thợ kỹ thuật tại mục 1.1 Phụ lục Thông tư
8	Phần định mức kinh tế kỹ thuật nên xem xét bổ sung đơn giá thuê tàu bay (chính thức/dự bị) theo giờ bay thực tế hoặc định mức giờ bay tối thiểu/chuyến bay chuyên cơ. (lý do: có Hãng hàng không Việt Nam phải thuê tàu bay chứ không phải tất cả là tàu bay sở hữu nhà nước)	Giải trình bổ sung thông tin: Chi phí và đơn giá của từng hãng là khác nhau nên không quy định tại Thông tư. Thông tư chỉ ban hành định mức nhân công trực tiếp và tiêu hao vật tư trực tiếp theo quy định tại Thông tư 45/2024/TT-BTC. Chi phí và đơn giá của từng hãng sẽ được phản ánh trong phương án chuyến bay chuyên cơ của từng hãng khi xây dựng giá trần và giá cụ thể
IV	Ý kiến Văn phòng Bộ Xây dựng	

1	Dự thảo Thông tư không chứa các nội dung làm thay đổi, phát sinh thủ tục hành chính theo quy định tại Nghị định số 63/2010/NĐ-CP ngày 08/6/2010 của Chính phủ về kiểm soát thủ tục hành chính và các quy định về chế độ báo cáo theo Nghị định số 09/2019/NĐ-CP ngày 24/01/2019 của Chính phủ quy định về chế độ báo cáo của cơ quan quản lý nhà nước.	
V	Ý kiến Vụ Khoa học, công nghệ, môi trường và VLXD	
1	Vụ Khoa học công nghệ, môi trường và Vật liệu xây dựng nhất trí với nội dung dự thảo Thông tư và dự thảo Tờ trình gửi kèm văn bản số 5673/CHK-KHCNMT	
VI	Ý kiến Viện Kinh tế Xây dựng	
6.1	phương pháp xác định định mức:	
1	Rà soát để đảm bảo thống nhất giữa hao phí định mức kinh tế – kỹ thuật và sản phẩm dịch vụ đầu ra, trong đó xác định rõ sản phẩm là dịch vụ chuyên cơ bảo đảm trạng thái sẵn sàng khai thác theo yêu cầu nhiệm vụ;	<p>Giải trình: Căn cứ Điều 9 thông tư số 45/2024/TT-BTC ngày 1/7/2024 của Bộ TC về phương pháp định giá chung đối với hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá: Quy định cụ thể đối với chi phí nhân công trực tiếp và chi phí vật tư trực tiếp dùng để tính giá hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá cần phải căn cứ trên cơ sở định mức do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành.</p> <p>Đối với các chi phí khác (VD: chi phí tàu bay, dịch vụ phục vụ chuyển bay, sửa chữa thiết bị bay, quản lý chung,...) được nêu trong Điều 9, Điều 10 thông tư số 45/2024/TT-BTC không quy định bắt buộc phải căn cứ trên định mức do cơ quan nhà nước ban hành.</p> <p>=> Do đó định mức được ban hành tại thông tư chỉ bao gồm định mức nhân công trực tiếp và định mức nhiên liệu, chưa bao gồm các định mức khác (như hao phí tàu bay, sửa chữa thiết bị bay,...) để đảm bảo trạng thái sẵn sàng khai thác</p>

2	Làm rõ tính đặc thù của dịch vụ chuyên cơ, đặc biệt đối với phương án bố trí tàu bay và nhân sự dự bị, nhằm chứng minh đây là hao phí cần thiết cấu thành dịch vụ, không phải chi phí dự phòng	<p>Giải trình: Căn cứ Điều 13, Điều 17 Nghị định 96/2021/NĐ-CP ngày 2/11/2021 của Chính Phủ về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang quy định trách nhiệm của Bộ GTVT và Bộ TC về việc quy định "giá thuê tàu bay chuyên cơ, chuyên khoang có tính đến yếu tố tàu bay dự bị"</p> <p>Điều 12, Điều 40 Thông tư 25/2022/TT-BGTVT ngày 20/10/2022 của Bộ GTVT Quy định chi tiết về công tác đảm bảo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang quy định "Hãng hàng không của Việt Nam được đặt hàng thực hiện chuyến bay chuyên cơ lập phương án phục vụ chuyên cơ, bao gồm: xác định tàu bay chính thức và dự bị theo tiêu chuẩn được quy định"</p> <p>=> Như vậy, việc bố trí tàu bay và nhân sự dự bị là hao phí cần thiết đảm bảo chuyến bay chuyên cơ theo quy định của pháp luật</p>
3	Bổ sung làm rõ quy trình kỹ thuật thực hiện dịch vụ làm cơ sở xác định hao phí	Tiếp thu: Bổ sung tài liệu thuyết minh: quy trình Phục vụ chuyên cơ, chuyên khoang của TCTHK (QĐ số 2301/QĐ-TCTHK-VP ngày 5/11/2025)
4	Thống nhất đơn vị sản phẩm dịch vụ khi lập định mức (giờ bay hoặc chuyến bay chuyên cơ) để tránh chồng chéo khi áp dụng; thuận tiện trong việc tính toán giá dịch vụ.	<p>Giải trình:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Đối với định mức nhiên liệu: Mức hao phí nhiên liệu là khác nhau giữa thời gian máy bay lăn bánh, thời gian bay và thời gian APU hoạt động. Do đó việc áp dụng chung định mức hao phí nhiên liệu cho tổng thời gian khai thác chuyến bay là không hợp lý. - Đối với định mức nhân công trực tiếp: Số lượng nhân công trong suốt quá hành trình phục vụ chuyến bay chuyên cơ không thay đổi. Do đó định mức nhân công để hoàn thành 01 đơn vị sản phẩm là giờ nhiệm vụ hay cả chuyến bay là giống nhau. Tuy nhiên giờ nhiệm vụ bao gồm cả thời gian phục vụ trước chuyến bay (có thể dài hơn thời gian tiêu hao nhiên liệu của chuyến bay). <p>=> Do đó việc thống nhất đơn vị sản phẩm đối với định mức nhiên liệu và định mức nhân công là không hợp lý.</p>
5	Bổ sung thuyết minh phương pháp xử lý số liệu thống kê, bao gồm nguyên tắc lựa chọn mẫu, chuẩn hóa dữ liệu và xác định giá trị bình quân;	<p>Tiếp thu: Bổ sung Phương pháp xử lý số liệu thống kê</p> <ul style="list-style-type: none"> - Định mức Nhiên liệu tại Tài liệu thuyết minh: mục IV.1 và mục IV.2 - Phần 1 Định mức tiêu thụ nhiên liệu bay trong khai thác - Định mức nhân công tại Tài liệu thuyết minh: mục II - Phần 2 Định mức hao phí lao động trực tiếp

6	Bổ sung cơ sở xác định hao phí liên quan đến trạng thái sẵn sàng khai thác (nhiên liệu tàu bay và nhân sự dự bị), trong đó cần thể hiện mối quan hệ định lượng giữa thời gian duy trì sẵn sàng và thời gian khai thác thực tế.	Tiếp thu: Bổ sung tại Tài liệu thuyết minh: mục IV.2.2.4 - Phần 1 Định mức tiêu thụ nhiên liệu bay trong khai thác
6.2	Về kết cấu tập định mức:	
1	Tổng hợp định mức dưới dạng bảng mức hao phí, bao gồm đầy đủ các yếu tố chi phí: + Hao phí vật liệu (nhiên liệu bay và các vật tư khai thác liên quan); + Hao phí nhân công trực tiếp; + Hao phí máy và thiết bị (tàu bay và thiết bị phục vụ khai thác).	Giải trình tại - mục I.1: Bảng hao phí không bao gồm các yếu tố chi phí vật tư khác và hao phí máy, thiết bị - mục I.4: việc thống nhất đơn vị sản phẩm đối với định mức nhiên liệu và định mức nhân công để đưa vào cùng 1 bảng hao phí là không hợp lý
2	Mỗi định mức cần thể hiện đầy đủ tên dịch vụ, đơn vị tính, thành phần hao phí và trị số hao phí;	Dự thảo thông tư đã đáp ứng
3	Do đặc điểm khai thác khác nhau giữa các dòng tàu bay, đề nghị xây dựng các bảng định mức riêng cho từng loại chuyên cơ hoặc nhóm tàu bay có đặc tính kỹ thuật tương đồng (A321, A350, B787 hoặc các dòng tàu bay tương đương), không tách định mức theo đầu mục hao phí vật tư và lao động trực tiếp.	Giải trình tương tự mục II.1
4	Hao phí lao động trực tiếp đang tính theo chuyến bay là chưa phù hợp. Hao phí nhân công cần được tính từ	Giải trình: Hao phí lao động trực tiếp được tính từ nguồn dữ liệu giai đoạn 2020-2025
5	Cần thiết cụ thể hóa chủng loại nhiên liệu sử dụng;	$C_G \text{ DG}_{\text{khoán2020}} = \frac{(Q_{TL2018} + Q_{TL2019}) + Q_{bs}}{T_{CTKL2018} + T_{CTKL2019}} \quad (1)$ ứng theo quy định tại Thông tư 04/2018/TT-BGTVT ngày 23/01/2018 Quy định về việc đảm bảo kỹ thuật nhiên liệu hàng không
6	Kết cấu bảng định mức cần bảo đảm khả năng chuyển đổi trực tiếp sang xác định giá dịch vụ.	Đơn giá cho thuê chuyên cơ dự kiến tách biệt giữa đơn giá nhiên liệu và đơn giá nhân công. Việc xây dựng định mức đã căn cứ trên phương án giá cho thuê chuyên cơ dự kiến của TCTHK
6.3	Về kết cấu tập định mức:	

1	Mô tả đầy đủ nguồn dữ liệu sử dụng (hệ thống khai thác chuyến bay, dữ liệu nhiên liệu, thời gian bay...)	Tài liệu thuyết minh đã mô tả đầy đủ thông tin tại: - Định mức Nhiên liệu tại Tài liệu thuyết minh: mục IV.1 và mục IV.2 - Phần 1 Định mức tiêu thụ nhiên liệu bay trong khai thác - Định mức nhân công tại Tài liệu thuyết minh: mục II - Phần 2 Định mức hao phí lao động trực tiếp
2	Ngoài ra, cần bổ sung nội dung đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến tiêu hao nhiên liệu và nhân lực (điều kiện khai thác, tải trọng, khí tượng, cấu hình tàu bay...) nhằm làm rõ phạm vi áp dụng của định mức.	<p>Giải trình: Mức tiêu hao nhiên liệu chịu tác động của nhiều yếu tố kỹ thuật và khai thác, bao gồm nhưng không giới hạn ở: sự khác biệt về hiệu suất động cơ giữa các tàu bay cùng chủng loại, thay đổi mực bay trong quá trình khai thác, cũng như các điều kiện khí tượng như nhiệt độ, áp suất và gió. Do đó, việc giả định cố định toàn bộ các yếu tố ảnh hưởng để xây dựng một định mức cụ thể mang tính đại diện là chưa phù hợp với thực tế khai thác.</p> <p>Nhằm bảo đảm quy mô mẫu đủ lớn, độ tin cậy và tính chính xác của kết quả tính toán, Tổ soạn thảo đã tổng hợp và phân tích dữ liệu khai thác của toàn bộ các chuyến bay do Tổng công ty Hàng không Việt Nam (VNA) thực hiện trong giai đoạn 2020–2025. Định mức được xác định trên cơ sở giá trị bình quân, đã phản ánh đầy đủ các yếu tố ảnh hưởng thực tế trong 5 năm khai thác, tương ứng khoảng 800.000 giờ bay.</p>
VII	Ý kiến công ty cổ phần hàng không Hải Âu	

1	<p>Theo Nghị định 96/2021/ND-CP, Điều 6, các hãng hàng không Việt Nam có đủ tiêu chuẩn theo qui định của Bộ trưởng Bộ GTVT đều có thể là đơn vị nhận đặt hàng chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang. Hiện nay, các hãng hàng không tại Việt Nam bao gồm: các hãng Hàng không vận tải thương mại thường lệ như Vietnam Airlines, Vietjet Air, Sun Phu Quoc Airways... sử dụng các tàu bay cỡ lớn (dòng A320, dòng A350, B787 trở lên) và các các hãng Hàng không vận tải thương mại không thường lệ như HKHA, Sun Air, Blue Sky Airways... sử dụng các tàu bay cỡ nhỏ - business jet - với chủng loại rất đa dạng (dòng Gulfstream, Bombardier, Falcon...) có số ghế từ 8-19 ghế hành khách. Ví lý do trên, đề nghị bổ sung thêm định mức đối với các tàu bay cỡ nhỏ (business jet) mà các hãng hàng không vận tải thương mại không thường lệ đang khai thác.</p>	<p>Đề nghị các hãng hàng không cung cấp đầy đủ hồ sơ, số liệu, định mức, phương pháp tính định mức của các tàu bay cần bổ sung thêm</p> <p>Lưu ý:</p> <ul style="list-style-type: none">- Hãng hàng không phục vụ chuyên cơ đáp ứng tiêu chuẩn tại Điều 4 Thông tư số 25/2022/TT-BGTVT ngày 20/10/2022 của Bộ GTVT quy định chi tiết về đảm bảo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang- Tàu bay phục vụ chuyên cơ phải đáp ứng tiêu chuẩn tại Điều 5 Thông tư số 25/2022/TT-BGTVT ngày 20/10/2022 của Bộ GTVT quy định chi tiết về đảm bảo chuyến bay chuyên cơ, chuyên khoang- Phương pháp xây dựng định mức theo quy định tại Thông tư số 29/2022/TT-BGTVT ngày 01/12/2022 của Bộ GTVT Hướng dẫn xây dựng định mức kinh tế - kỹ thuật dịch vụ sự nghiệp công sử dụng ngân sách nhà nước thuộc trách nhiệm quản lý của Bộ Giao thông vận tải
2	<p>Về cơ cấu định mức: hiện nay bản dự thảo mới tính đến các định mức tiêu hao nhiên liệu và lao động</p>	<p>Giải trình: Căn cứ Điều 9 Thông tư số 45/2024/TT-BTC ngày 01/7/2024 của Bộ Tài chính quy</p>

Bảng giải trình ý kiến của Vụ Vận tải và ATGT theo Công văn số 207/VT&ATGT ngày 09/3/2026 của Vụ Vận tải và An toàn giao thông về việc ý kiến đối với dự thảo Thông tư ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đối với dịch vụ thuê chuyên cơ (có tính đến tàu bay dự bị) sử dụng ngân sách nhà nước

STT	Nội dung góp ý	Ý kiến giải trình
1	Đề nghị rà soát và bổ sung cơ sở chính trị, rà soát căn cứ pháp lý, bổ sung đầy đủ quan điểm xây dựng Thông tư; biểu mẫu Tờ trình Thông tư ¹ , Báo cáo đánh giá tác động của chính sách ² đảm bảo tuân thủ quy định pháp luật về ban hành văn bản quy phạm pháp luật	Tiếp thu. Cục HKVN đã sửa lại theo mẫu
2	Đề nghị rà soát, bổ sung các nội dung về “Mục đích ban hành, quan điểm xây dựng Thông tư”, trong đó cần nêu rõ việc thể chế hóa quan điểm, chủ trương của Đảng, pháp luật của nhà nước; tính kế thừa; tính đồng bộ, thống nhất	Tiếp thu. Cục HKVN đã chỉnh sửa trong nội dung tờ trình và thuyết minh
3	Điều 1 “Phạm vi điều chỉnh” đề nghị nghiên cứu sửa thành “Ban hành kèm theo Thông tư này gồm các định mức sau” và thống kê các nhóm định mức theo từng Điểm thuộc Điều này	Tiếp thu.

4	Bổ sung các Điều quy định nội dung của Thông tư, trong đó mỗi Điều dẫn chiếu đến Phụ lục quy định, hướng dẫn sử dụng, điều kiện áp dụng... của từng nhóm định mức Kinh tế - Kỹ thuật ³ được ban hành kèm theo Thông tư	Tiếp thu.
5	Đề nghị Cục Hàng không Việt Nam rà soát, bổ sung hồ sơ khảo sát, thu thập thông tin, tính toán hao phí, thành phần công việc đảm bảo tính đúng, tính đủ theo quy định pháp luật về xây dựng định mức Kinh tế - Kỹ thuật trong lĩnh vực dịch vụ vận tải. Chịu trách nhiệm về chất lượng, tính pháp lý, chính xác của các hồ sơ, tài liệu sử dụng để tính toán, xác định định mức theo hướng dẫn, quy định của pháp luật	Cục HKVN đã phối hợp với Tổng Công ty Hàng không Việt Nam rà soát, bổ sung hồ sơ khảo sát, thu thập thông tin, tính toán hao phí, thành phần công việc
6	Rà soát, bổ sung một số nội dung chuyên môn tại Phụ lục kèm theo văn bản này trước khi trình cấp có thẩm quyền ban hành theo quy định	Tiếp thu. Đã chỉnh sửa hoàn thiện tại Phụ lục