

Số: /BC-ĐKVN

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

DỰ THẢO

BÁO CÁO

Tổng kết thi hành các thông tư:

Thông tư số 46/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự, thủ tục cấp mới, cấp lại, tạm đình chỉ hoạt động, thu hồi giấy chứng nhận đủ điều kiện hoạt động kiểm định xe cơ giới của cơ sở đăng kiểm xe cơ giới, cơ sở kiểm định khí thải xe mô tô, xe gắn máy;

Thông tư số 53/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về phân loại phương tiện giao thông đường bộ và dấu hiệu nhận biết xe cơ giới sử dụng năng lượng sạch, năng lượng xanh, thân thiện môi trường;

Thông tư số 54/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong nhập khẩu;

Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về trình tự, thủ tục chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của xe cơ giới, xe máy chuyên dùng, phụ tùng xe cơ giới trong sản xuất, lắp ráp;

Kính gửi: Bộ Xây dựng

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15 ngày 19/02/2025; Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 187/2025/NĐ-CP ngày 01/7/2025) quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật;

Căn cứ Quyết định số 706/QĐ-BXD ngày 28/5/2025 quy định Quy chế soạn thảo, ban hành văn bản quy phạm pháp luật của Bộ Xây dựng và Quyết định số 64/QĐ-BXD ngày 16/01/2026 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc phân công đơn vị tham mưu, soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các Luật được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 10;

Cục Đăng kiểm Việt Nam đã tiến hành tổng kết việc thi hành các Thông tư số 46/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 53/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 54/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trong lĩnh vực đăng kiểm phương tiện giao thông đường bộ. Kết quả tổng kết cụ thể như sau:

I. BỐI CẢNH THỰC HIỆN TỔNG KẾT

1. Bối cảnh trong nước

Trong giai đoạn 2024-2025, yêu cầu nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đăng kiểm, siết chặt kỷ luật, kỷ cương trong hoạt động kiểm định phương tiện cơ giới đường bộ được đặt ra cấp thiết, gắn với việc hoàn thiện thể chế trong lĩnh vực trật tự, an toàn giao thông và cải cách thủ tục hành chính.

Việc ban hành các Thông tư số 46/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 53/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 54/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thời gian qua đã tạo lập khung pháp lý quan trọng, điều chỉnh toàn diện các hoạt động từ trình tự, thủ tục cấp phép cơ sở đăng kiểm; phân loại và nhận diện phương tiện; đến công tác chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu.

Bên cạnh đó, việc Quốc hội ban hành Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15 và Luật số 118/2025/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của 10 luật có liên quan đến an ninh, trật tự năm 2025 đã làm thay đổi căn cứ pháp lý điều chỉnh đối với hoạt động kiểm định và chứng nhận chất lượng phương tiện.

Đặc biệt, thực hiện lộ trình sắp xếp, kiện toàn tổ chức bộ máy, Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ chính thức được chuyển giao về trực thuộc Bộ Xây dựng kể từ ngày 01/01/2026. Điều này đặt ra yêu cầu phải khẩn trương tổng kết, rà soát để kịp thời điều chỉnh các quy định về thẩm quyền và trách nhiệm quản lý nhà nước tại địa phương cho phù hợp với cơ cấu mới.

2. Quá trình thực hiện tổng kết

Để đánh giá khách quan, toàn diện việc thực thi các Thông tư nêu trên, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã triển khai các công tác sau:

Tổ chức rà soát toàn bộ hệ thống văn bản quy phạm pháp luật có liên quan để đánh giá tính thống nhất, đồng bộ của các Thông tư hiện hành với Luật Trật tự, an toàn

giao thông đường bộ 2024, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các chủ trương cải cách thủ tục hành chính của Chính phủ (Nghị quyết số 66/NQ-CP).

Chủ động nắm bắt tình hình, lấy ý kiến và tổng hợp những khó khăn, vướng mắc phát sinh từ thực tiễn của các cơ quan quản lý nhà nước, các cơ sở đăng kiểm xe cơ giới, cộng đồng doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu phương tiện (như Hiệp hội VAMA, VIVA) và người dân trong quá trình thực hiện thủ tục hành chính.

Tiến hành phân tích, đánh giá hiệu quả của các quy định hiện hành đối với chuỗi cung ứng logistics của doanh nghiệp; đồng thời nghiên cứu, đề xuất các giải pháp ứng dụng công nghệ thông tin, chuyển đổi số (như khai thác dữ liệu VNeID, cấp phiếu xuất xưởng điện tử) nhằm xây dựng phương án sửa đổi tối ưu, cắt giảm tối đa chi phí tuân thủ cho tổ chức, cá nhân.

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN

1. Công tác chỉ đạo, triển khai và tổ chức thi hành văn bản quy phạm pháp luật

Ngay sau khi các Thông tư số 46/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 53/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 54/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT được ban hành, Cục Đăng kiểm Việt Nam đã ban hành nhiều văn bản chỉ đạo, hướng dẫn nghiệp vụ và tổ chức các hội nghị tập huấn trực tiếp, trực tuyến cho các Sở Giao thông vận tải, các cơ sở đăng kiểm xe cơ giới và cộng đồng doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu (như Hiệp hội VAMA, VIVA).

Phối hợp chặt chẽ với các cơ quan báo chí, truyền thông để tuyên truyền, phổ biến rộng rãi các quy định mới đến người dân và doanh nghiệp.

Thiết lập đường dây nóng và các kênh hỗ trợ trực tuyến để kịp thời giải đáp, tháo gỡ các vướng mắc của tổ chức, cá nhân trong quá trình lập hồ sơ, thực hiện thủ tục hành chính..

2. Kết quả thi hành

a) Ưu điểm

Việc ban hành các Thông tư số 46, 53, 54, 55/2024/TT-BGTVT đã tạo khung pháp lý đầy đủ, rõ ràng, quy định tương đối toàn diện về trình tự, thủ tục cấp phép cơ sở đăng kiểm; phân loại, nhận diện phương tiện; cũng như công tác chứng nhận chất

lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu.

Các Thông tư đã góp phần siết chặt kỷ luật, kỷ cương trong hoạt động đăng kiểm, ngăn chặn hiệu quả các hành vi tiêu cực, từ đó nâng cao chất lượng phương tiện tham gia giao thông, bảo đảm trật tự an toàn giao thông và bảo vệ môi trường.

b) Tồn tại, hạn chế

Tuy nhiên, còn một số hạn chế trong thực tiễn, cụ thể như sau:

Quy định về đánh giá cấp phép cơ sở đăng kiểm (Thông tư 46) chủ yếu vẫn phụ thuộc vào nguồn lực của cơ quan quản lý nhà nước, chưa huy động được tối đa sự tham gia của các tổ chức đánh giá sự phù hợp độc lập (xã hội hóa).

Tiêu chí phân loại một số dòng xe công nghệ mới (Thông tư 53) chưa đủ chi tiết, dẫn đến phát sinh trong quá trình thực thi.

Việc chứng nhận chất lượng xe cơ giới trong sản xuất, lắp ráp (Thông tư 55) vẫn duy trì phương thức cấp phát, sử dụng và quản lý phôi Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng bằng bản giấy, gây tốn kém chi phí, dễ thất lạc và chưa tương thích với tiến trình Chính phủ điện tử.

Thủ tục kiểm tra đối với xe nhập khẩu (Thông tư 54) còn cứng nhắc, chưa có cơ chế linh hoạt giúp doanh nghiệp tối ưu hóa hoạt động logistics.

3. Khó khăn, vướng mắc và nguyên nhân; những vấn đề mới phát sinh trong thực tiễn

a) Khó khăn, vướng mắc

Về logistics: Doanh nghiệp nhập khẩu gặp áp lực lớn về tài chính do chi phí lưu kho bãi tại các cảng biển, cửa khẩu tăng cao trong thời gian chờ hoàn tất thủ tục chứng nhận chất lượng xe cơ giới.

Về thuế và hải quan: Sự thiếu rạch ròi trong định nghĩa xe hybrid điện nhẹ (MHEV) và xe hybrid điện hoàn toàn (FHEV) gây ra vướng mắc, khiếu nại trong việc áp mã HS Code và tính thuế giữa doanh nghiệp và cơ quan Hải quan và việc phát sinh một loại phương tiện mới là xe điện mở rộng phạm vi hoạt động (REEV hoặc EREV).

Về quản lý hồ sơ: Việc tiếp tục sử dụng phôi giấy xuất xưởng tạo ra gánh nặng lớn về thủ tục hành chính cho cả cơ quan quản lý lẫn hàng ngàn doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp trên toàn quốc.

b) Nguyên nhân

Nguyên nhân khách quan: Sự phát triển bùng nổ của các dòng phương tiện công nghệ cao (hybrid, xe thông minh); sự biến động phức tạp của chuỗi cung ứng logistics toàn cầu đòi hỏi các quy trình thông quan phải cực kỳ linh hoạt; yêu cầu số hóa và chia sẻ dữ liệu liên thông ngày càng khẩn trương.

Nguyên nhân chủ quan: Tại thời điểm ban hành các Thông tư (năm 2024), hạ tầng kỹ thuật và cơ sở dữ liệu quốc gia chưa đồng bộ hoàn toàn để áp dụng ngay các bản điện tử; các quy định chưa lường hết được những tình huống phát sinh đa dạng trong thực tiễn kinh doanh của doanh nghiệp.

c) Vấn đề mới phát sinh trong thực tiễn

Luật số 118/2025/QH15 của Quốc hội vừa được ban hành đã bãi bỏ quy định giao cơ quan chức năng quy định về dấu hiệu nhận biết xe sử dụng năng lượng sạch. Do đó, quy định về "Tem xanh" tại Thông tư 53 không còn cơ sở pháp lý để tồn tại và bắt buộc phải bãi bỏ.

Việc thực hiện Đề án 06 của Chính phủ đặt ra yêu cầu phải lập tức cắt giảm giấy tờ tùy thân vật lý, chuyển sang khai thác dữ liệu từ Tài khoản định danh điện tử (VNeID) trong quy trình nộp hồ sơ đăng kiểm.

Sự chuyển giao thẩm quyền quản lý nhà nước: Việc Cục Đăng kiểm Việt Nam và toàn bộ hệ thống đăng kiểm chuyển giao về trực thuộc Bộ Xây dựng kể từ ngày 01/01/2026 đặt ra yêu cầu cấp bách phải rà soát, phân cấp lại thẩm quyền tại địa phương (thay thế cụm từ "Sở Giao thông vận tải" thành "Sở Xây dựng" tại các văn bản quy phạm pháp luật) để bảo đảm bộ máy vận hành thông suốt, không bị gián đoạn.

III. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Việc thi hành các Thông tư số 46, 53, 54, 55/2024/TT-BGTVT thời gian qua đã góp phần quan trọng trong việc thiết lập khung pháp lý minh bạch, nâng cao chất lượng hoạt động kiểm định và chứng nhận phương tiện cơ giới đường bộ, tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước. Tuy nhiên, trước yêu cầu cấp bách về hoàn thiện thể chế, đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, chuyển đổi số toàn diện và kiện toàn tổ chức bộ máy, việc ban hành văn bản sửa đổi, bổ sung các Thông tư nêu trên là thực sự cần thiết nhằm bảo đảm phù hợp với hệ thống pháp luật mới và yêu cầu thực tiễn quản lý trong giai đoạn tới.

Từ những đánh giá thực trạng, khó khăn và vướng mắc đã phân tích, Cục Đăng kiểm Việt Nam kính đề xuất, kiến nghị Lãnh đạo Bộ Xây dựng xem xét, chấp thuận các nội dung sau:

1. Ban hành "Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư trong lĩnh vực đăng kiểm đường bộ" nhằm thể chế hóa và bảo đảm sự đồng bộ, thống nhất với Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15 và Luật số 118/2025/QH15.

2. Chấp thuận các định hướng sửa đổi trọng tâm nhằm tháo gỡ triệt để khó khăn cho doanh nghiệp, bao gồm:

Đẩy mạnh xã hội hóa công tác đánh giá cơ sở đăng kiểm;

Áp dụng Phiếu kiểm tra chất lượng xuất xưởng bản in từ bản điện tử để giảm thiểu giấy tờ;

Linh hoạt thủ tục lưu kho bãi cho xe nhập khẩu thông qua Thông báo miễn kiểm tra tạm thời;

Chuẩn hóa định nghĩa các dòng xe công nghệ mới (xe hybrid) và bãi bỏ các thủ tục tem nhãn không còn phù hợp.

3. Đặc biệt, chấp thuận việc sửa đổi, phân cấp lại thẩm quyền quản lý nhà nước tại địa phương (thay thế cụm từ "Sở Giao thông vận tải" thành "Sở Xây dựng" tại các Thông tư) để chuẩn bị sẵn sàng hành lang pháp lý cho mô hình tổ chức mới của Cục Đăng kiểm Việt Nam kể từ ngày 01/01/2026.

Trên đây là Báo cáo tổng kết việc thi hành các Thông tư số 46/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 53/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 54/2024/TT-BGTVT; Thông tư số 55/2024/TT-BGTVT, Cục Đăng kiểm Việt Nam trân trọng báo cáo Lãnh đạo Bộ Xây dựng xem xét, cho ý kiến chỉ đạo./.

Nơi nhận:

- Như trên (để b/c);
- TTr. Lê Anh Tuấn (để b/c);
- Vụ KHCNMT&VLXD (để b/c);
- Vụ Pháp chế (để b/c);
- Cục trưởng (để b/c);
- Các Phòng: VP, PC, PTGTĐB;
- Trung tâm NETC, VMTC, NVICC;
- Lưu: VT, PTGTĐB.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

Nguyễn Tô An