

Số: /BC-CHK

Hà Nội, ngày tháng 5 năm 2026

BÁO CÁO

Tổng kết việc thi hành pháp luật đối với Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 23/01/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc quy định bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Cục Hàng không Việt Nam đã tiến hành tổng kết việc thi hành đối với Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 23/01/2018 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải về việc quy định bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không (Thông tư 04/2018/TT-BGTVT), kết quả như sau

I. BỐI CẢNH THỰC HIỆN TỔNG KẾT/ĐÁNH GIÁ

1. Bối cảnh trong nước và quốc tế liên quan đến Thông tư 04/2018/TT-BGTVT

Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT được ban hành trong bối cảnh như sau:

1.1. Bối cảnh quốc tế:

Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ra đời nhằm nội luật hóa các khuyến cáo mới nhất về kiểm soát chất lượng tại tất cả các khâu: từ nhà máy lọc dầu, vận chuyển đến khi nạp lên tàu bay của ICAO, IATA, JIG, cụ thể:

- Cập nhật Tài liệu ICAO Doc 9977 Hướng dẫn về cung ứng, kiểm soát chất lượng và bảo dưỡng nhiên liệu phản lực hàng không dân dụng.

- Cập nhật Tiêu chuẩn JIG (Joint Inspection Group): Trong giai đoạn 2016 - 2018, các tiêu chuẩn của Joint Inspection Group (JIG) đã có những bước chuyển đổi quan trọng để cập nhật các yêu cầu mới về công nghệ và an toàn hệ thống nhiên liệu. Một số thay đổi quan trọng trong giai đoạn này, gồm:

- + Loại bỏ lọc ngăn nước (Filter Monitors): Đây là giai đoạn ngành hàng không bắt đầu thảo luận và chuyển dịch lộ trình ngừng sử dụng các lõi lọc hấp thụ nước (do vấn đề nhiễm SAP - Super Absorbent Polymer vào động cơ).

- + Sự đồng bộ với ICAO: Các phiên bản này được tinh chỉnh để tương thích hoàn toàn với ICAO Doc 9977, tạo ra một "ngôn ngữ chung" cho các cơ quan quản lý hàng không trên toàn thế giới.

- + Bổ sung các yêu cầu về an toàn (HSSE): Chú trọng hơn vào việc quản lý rủi ro con người và bảo vệ môi trường trong quá trình thao tác với nhiên liệu Jet A-1.

- Công nghệ động cơ mới: Các dòng máy bay thế hệ mới có động cơ cực kỳ nhạy cảm với tạp chất và thành phần hóa học trong nhiên liệu. Điều này buộc chuỗi cung ứng phải có quy định kỹ thuật chặt chẽ hơn về kiểm soát nhiễm bẩn (bụi, nước, vi sinh vật).

1.2. Bối cảnh trong nước:

Giai đoạn 2017 - 2018 là thời điểm ngành hàng không Việt Nam tăng trưởng "nóng", đặt ra nhiều bài toán mới về quản lý kỹ thuật; Thị trường bùng nổ và đa dạng hóa nguồn cung:

- Chuyển từ độc quyền sang cạnh tranh: Trước đây, thị trường cung ứng nhiên liệu hàng không (Jet A-1) mang tính tập trung cao. Tuy nhiên, bối cảnh lúc đó đã xuất hiện thêm nhiều đơn vị đầu mối và đơn vị dịch vụ nạp nhiên liệu mới. Việc có thêm nhiều "người chơi" đòi hỏi một quy định kỹ thuật thống nhất để đảm bảo dù đơn vị nào cung cấp thì chất lượng vẫn phải là một.

- Sự hình thành các nhà máy lọc dầu nội địa: Việt Nam bắt đầu chủ động được một phần nguồn cung nhiên liệu Jet A-1 từ Nhà máy lọc dầu Dung Quất và Nghi Sơn. Do đó, cần có quy định rõ ràng về quy chuẩn kỹ thuật cho nhiên liệu sản xuất trong nước sao cho tương thích hoàn toàn với nhiên liệu nhập khẩu.

- Hạ tầng kho cảng và tra nạp: Hệ thống tra nạp bằng xe bồn và hệ thống tra nạp ngầm (hydrant system) tại các sân bay lớn như Nội Bài, Tân Sơn Nhất cần những quy định bảo dưỡng, kiểm định kỹ thuật khắt khe hơn để tránh rủi ro cháy nổ và ô nhiễm môi trường.

3. Những điểm then chốt mà Thông tư 04/2018/TT-BGTVT giải quyết

Dựa trên bối cảnh đó, Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT đã hoàn thiện quy định bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không cập nhật theo các quy định của ICAO, Tiêu chuẩn JIG:

- Kiểm soát chất lượng theo chuỗi: Quy định cụ thể trách nhiệm từ khâu tiếp nhận, tồn chứa, pha chế đến khi bơm vào thùng nhiên liệu của máy bay.

- Hệ thống quản lý an toàn (SMS): Yêu cầu các đơn vị cung cấp nhiên liệu phải thiết lập hệ thống quản lý rủi ro kỹ thuật, không chỉ dừng lại ở việc kiểm tra mẫu thử mà phải quản lý cả quy trình vận hành thiết bị.

- Hồ sơ và truy xuất nguồn gốc: Chuẩn hóa hệ thống chứng chỉ chất lượng (Release Certificate), đảm bảo mọi lô nhiên liệu đều có thể truy xuất nguồn gốc rõ ràng trong trường hợp xảy ra sự cố hàng không.

2. Quá trình thực hiện tổng kết/đánh giá thực trạng

2.1. Kết quả đạt được

Thông tư 04/2018/TT-BGTVT khi ban hành đã đóng vai trò nền tảng trong việc thiết lập và hoàn thiện khung pháp lý chuyên ngành về nhiên liệu hàng không tại Việt Nam, cụ thể như sau:

a) Thiết lập hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật thống nhất

Thông tư 04/2018/TT-BGTVT đã quy định rõ yêu cầu kỹ thuật đối với nhiên liệu hàng không (Jet A-1...); Dẫn chiếu và hài hòa với các tiêu chuẩn quốc tế như (JIG (Joint Inspection Group), ASTM, EI (Energy Institute); Tạo ra mặt bằng tiêu chuẩn chung cho toàn bộ hệ thống từ nhập khẩu, tồn trữ đến tra nạp. Do đó, tạo sự thống nhất áp dụng trong toàn bộ chuỗi cung ứng nhiên liệu hàng không và sự đồng nhất giữa các doanh nghiệp cung ứng nhiên liệu hàng không.

b) Chuẩn hóa quy trình kiểm soát chất lượng nhiên liệu

Thông tư đã thiết lập chuỗi kiểm soát nhiều lớp, giảm thiểu rủi ro về an toàn bay, thông qua các hoạt động:

- Kiểm tra chất lượng khi tiếp nhận nhiên liệu;
- Kiểm soát trong quá trình lưu trữ tại kho;
- Kiểm tra trước khi tra nạp vào tàu bay;
- Lưu mẫu, truy xuất nguồn gốc.

c) Quy định cụ thể về hệ thống cơ sở hạ tầng kỹ thuật

Thông tư đã quy định về yêu cầu kỹ thuật, điều kiện vận hành, tiêu chuẩn bảo trì, kiểm định, bao gồm:

- Kho nhiên liệu hàng không;
- Hệ thống đường ống;
- Phương tiện vận chuyển, tra nạp;
- Thiết bị lọc, tách nước, kiểm tra chất lượng.

Do đó, đảm bảo đồng bộ kỹ thuật toàn hệ thống, nâng cao độ tin cậy khai thác.

d) Xác lập trách nhiệm pháp lý của các chủ thể

Lần đầu tiên quy định tương đối rõ:

- Trách nhiệm của doanh nghiệp cung ứng nhiên liệu;
- Trách nhiệm của đơn vị khai thác cảng hàng không;
- Nghĩa vụ của nhân viên kỹ thuật;
- Trách nhiệm phối hợp giữa các bên.

Tạo cơ sở pháp lý cho công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm và phân định trách nhiệm khi xảy ra sự cố.

e) Đưa hoạt động nhiên liệu hàng không vào khuôn khổ quản lý an toàn chuyên ngành

Thông tư đã gắn hoạt động nhiên liệu với hệ thống quản lý an toàn hàng không (SMS), thông qua các yêu cầu về:

- An toàn khai thác;

- An toàn lao động;
- Kiểm soát rủi ro kỹ thuật.

f) Tạo cơ sở pháp lý cho công tác quản lý nhà nước

Nâng cao hiệu lực quản lý của Cục Hàng không Việt Nam và Bộ GTVT thông qua quy định điều kiện hoạt động, chuẩn hóa hồ sơ, tài liệu kỹ thuật.

g) Tiệm cận thông lệ và tiêu chuẩn quốc tế

Thông tư đã nội luật hóa nhiều yêu cầu của ICAO, IATA, khuyến khích áp dụng tiêu chuẩn quốc tế trong vận hành và tạo điều kiện hội nhập thị trường hàng không quốc tế.

Nhờ đó, giúp hệ thống nhiên liệu hàng không Việt Nam được quốc tế công nhận và áp ứng yêu cầu của hãng hàng không nước ngoài.

2.2. Bất cập

Sau hơn 6 năm triển khai, Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT đang đứng trước yêu cầu cấp thiết phải sửa đổi hoặc thay thế để bắt kịp với đà phát triển của ngành hàng không toàn cầu. Những bất cập chính thường được các chuyên gia và đơn vị vận hành chỉ ra bao gồm:

a) Sự lạc hậu so với các tiêu chuẩn quốc tế mới (JIG và ICAO)

Các phiên bản cập nhật của các tiêu chuẩn quốc tế bao gồm JIG, EI, DEF STAN, ASTM, ... đặc biệt JIG 1 phiên bản 13 (2021), JIG 2 phiên bản 13 (2021) và EI 1533 phiên bản 2 (2025) (bổ sung yêu cầu đảm bảo chất lượng nhiên liệu SAF) đã được ban hành, cụ thể:

- Về công tác bảo đảm chất lượng nhiên liệu: JIG phiên bản 13 đã bổ sung và chuẩn hóa các yêu cầu kỹ thuật theo hướng chặt chẽ, đồng bộ trên toàn bộ chuỗi cung ứng, bao gồm các quy định về lấy mẫu, thử nghiệm, kiểm tra trực quan, thử nghiệm màng lọc, kiểm soát tạp chất, nước tự do, vi sinh và truy xuất nguồn gốc sản phẩm nhằm nâng cao độ tin cậy và khả năng phát hiện sớm nguy cơ suy giảm chất lượng nhiên liệu.

Đặc biệt, tiêu chuẩn JIG phiên bản 13 đưa ra các yêu cầu mới mang tính bắt buộc đối với hệ thống thiết bị và công nghệ, theo hướng tăng cường tự động hóa và kiểm soát an toàn chủ động. Trong đó, việc áp dụng các thiết bị lọc thế hệ mới (như Dirt Defence Filter – DDF) kết hợp với hệ thống cảm biến phát hiện nước điện tử (Electronic Water Sensor – EWS), tích hợp với hệ thống điều khiển lập trình (PLC) và cơ chế dừng cấp nhiên liệu tự động (fail-safe) đã thay thế các công nghệ truyền thống, qua đó nâng cao khả năng kiểm soát chất lượng nhiên liệu theo thời gian thực và giảm thiểu rủi ro trong vận hành. Đồng thời, các yêu cầu về thiết kế, lắp đặt và vận hành đối với bể chứa, hệ thống đường ống, thiết bị lọc, phương tiện tra nạp và hệ thống tra nạp ngầm được siết chặt, bao gồm yêu cầu về phân tách sản phẩm, chống tràn, kiểm soát mức, vật liệu chế tạo, thiết bị giám sát và cảnh báo.

Những thay đổi nêu trên cho thấy hệ thống tiêu chuẩn quốc tế đã được nâng cấp toàn diện, không chỉ về yêu cầu kỹ thuật đối với nhiên liệu mà còn đối với hệ thống thiết bị, công nghệ và phương thức quản lý chất lượng. Trong khi đó, Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT được xây dựng trên cơ sở các tiêu chuẩn trước đây, chưa cập nhật các yêu cầu mới về công nghệ, thiết bị, kiểm soát tự động và quản lý rủi ro. Do đó, việc sửa đổi, bổ sung Thông tư là cần thiết nhằm bảo đảm tính đồng bộ với tiêu chuẩn quốc tế hiện hành, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước về chất lượng nhiên liệu hàng không và bảo đảm an toàn khai thác bay trong bối cảnh mới.

b) Khoảng trống pháp lý đối với Nhiên liệu hàng không bền vững (SAF)

Khoản 3 Điều 9 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025 quy định “3. Ban hành kế hoạch thực hiện cam kết quốc tế của Việt Nam về giảm phát thải và bù trừ các-bon trong hàng không quốc tế và **nhiên liệu hàng không bền vững** theo quy định của pháp luật.”.

Bên cạnh đó, nhằm giảm thiểu lượng khí CO₂ phát thải từ hoạt động của ngành hàng không, Tổ chức Hàng không dân dụng Quốc tế (ICAO) đặt mục tiêu giữ mức phát thải CO₂ ổn định cho giai đoạn sau năm 2020 ở mức 85% so với năm 2019 (trước đại dịch Covid-19, khoảng 1,0 tỷ tấn), giảm 5% vào năm 2030, giảm mạnh trong các năm tiếp theo và đạt mức phát thải ròng về “0” vào năm 2050 theo Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu. Một loạt các giải pháp đã được ICAO đưa ra nhằm đạt mục tiêu đã đề ra. Trong đó, xác định cải tiến công nghệ, quy trình vận hành máy bay và sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) là các giải pháp ưu tiên, ICAO yêu cầu các hãng hàng không thành viên thực hiện các giải pháp giảm phát thải CO₂ bắt buộc từ 2027. Nhiên liệu SAF đáp ứng các tiêu chí bền vững của ICAO được công nhận trong *Cơ chế bù đắp và giảm phát thải carbon trong hàng không quốc tế (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation – CORSIA)* để giảm nghĩa vụ bù trừ phát thải các-bon của người khai thác tàu bay.

Tuy nhiên, trong Thông tư 04/2018/TT-BGTVT chưa có quy định bảo đảm kỹ thuật cho nhiên liệu SAF. Do đó, để tạo cơ sở pháp lý phục vụ công tác quản lý và thúc đẩy phát triển và sử dụng nhiên liệu SAF trong hoạt động hàng không dân dụng của Việt Nam thì yêu cầu phải bổ sung quy định bảo đảm kỹ thuật đồng bộ với các loại nhiên liệu hàng không truyền thống khác.

c) Sự thay đổi của văn bản pháp luật có liên quan

c1) Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2022, được sửa đổi, bổ sung bởi Luật Thanh tra số 11/2022/QH15 ngày 14 tháng 11 năm 2022 của Quốc hội, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 7 năm 2023 (Luật BVMT)

Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 quy định các hình thức và thủ tục môi trường gồm: Đánh giá sơ bộ tác động môi trường; Đánh giá tác động môi trường (ĐTM); Giấy phép môi trường (GPMT); Đăng ký môi trường.

Như vậy, Luật BVMT bỏ hình thức “Kế hoạch bảo vệ môi trường”. Do đó, khoản 1 Điều 43 của Thông tư 04/2018/TT-BGTVT không còn hiệu lực.

c2) Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 có hiệu lực từ ngày 01/7/2026

Điều 101 quy định nhiệm vụ và quyền hạn của Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam như sau:

“Điều 101. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam

1. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam là cơ quan thuộc Bộ Công an, chịu trách nhiệm xây dựng, phát triển, thực hiện và duy trì chương trình an ninh hàng không để phòng ngừa, phát hiện, ngăn chặn, đấu tranh làm thất bại các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; thực hiện cấp thẻ, giấy phép kiểm soát an ninh hàng không và chứng nhận đào tạo, chứng chỉ năng lực, giấy phép liên quan đến an ninh hàng không.

2. Nhà chức trách an ninh hàng không Việt Nam có trách nhiệm điều phối hoạt động giữa các Bộ, ngành và các tổ chức khác của Nhà nước, người khai thác cảng hàng không và tàu bay, các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ không lưu và các thực thể khác có liên quan trong việc thực hiện các quy định của các chương trình an ninh hàng không dân dụng quốc gia thông qua cơ chế Ủy ban quốc gia về an ninh hàng không và tạo thuận lợi hàng không.

3. Tổ chức đánh giá việc tuân thủ các tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không tại các cảng hàng không nước ngoài có khai thác chuyến bay đến Việt Nam; xem xét, quyết định tạm dừng khai thác các chuyến bay, tạm đình chỉ các hãng hàng không khai thác chuyến bay từ nước ngoài đến Việt Nam không tuân thủ hoặc không đáp ứng tiêu chuẩn của ICAO về an ninh hàng không.”.

Do đó, khi Luật Hàng không Việt Nam năm 2025 có hiệu lực, thì nội dung quy định tại “Điều 40. An ninh”, “Điều 41. Các trường hợp khẩn cấp” và những nội dung liên quan đến quy định về khẩn cấp/khẩn nguy của Thông tư 04/2018/TT-BGTVT sẽ vi phạm về quyền hạn và trách nhiệm của Bộ Xây dựng được giao trong Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2025.

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN/THỰC TRẠNG QUAN HỆ XÃ HỘI

1. Việc tổ chức thi hành văn bản quy phạm pháp luật/thực trạng các quan hệ xã hội

1.1. Đối với doanh nghiệp cung ứng và khai thác nhiên liệu hàng không

Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT đã tạo cơ sở pháp lý tương đối đầy đủ và thống nhất cho hoạt động cung ứng, tra nạp, bảo quản và khai thác nhiên liệu hàng không tại các cảng hàng không, sân bay. Qua quá trình triển khai, các doanh nghiệp cung ứng nhiên liệu đã từng bước chuẩn hóa quy trình kỹ thuật, nâng cao năng lực quản lý chất lượng nhiên liệu, bảo đảm tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế và yêu cầu an toàn khai thác hàng không dân dụng.

Thông qua việc áp dụng các quy trình kỹ thuật và tiêu chuẩn kiểm soát chất lượng nhiên liệu theo Thông tư, chất lượng dịch vụ cung ứng nhiên liệu hàng không tại Việt Nam cơ bản đáp ứng yêu cầu khai thác an toàn, liên tục và ổn định của ngành hàng không dân dụng.

1.2. Đối với các hãng hàng không sử dụng nhiên liệu hàng không

Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT đã góp phần bảo đảm nguồn nhiên liệu hàng không cung cấp cho các hãng hàng không được kiểm soát chặt chẽ về chất lượng, an toàn và tính đồng nhất trong toàn hệ thống khai thác.

Thông tư cũng góp phần nâng cao độ tin cậy của hệ thống cung ứng nhiên liệu hàng không, qua đó hỗ trợ duy trì tính liên tục của hoạt động vận tải hàng không, đặc biệt trong các giai đoạn cao điểm khai thác.

1.3. Đối với cơ quan quản lý nhà nước

Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT đã giúp cơ quan quản lý nhà nước hoàn thiện cơ sở pháp lý trong quản lý hoạt động cung ứng và khai thác nhiên liệu hàng không, tạo căn cứ cho công tác thanh tra, kiểm tra và giám sát an toàn trong lĩnh vực nhiên liệu hàng không.

Thông tư cũng hỗ trợ quá trình hội nhập quốc tế của ngành hàng không Việt Nam thông qua việc tiếp cận và áp dụng các tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp với thông lệ quốc tế.

2. Kết quả thi hành/thực trạng pháp luật có liên quan đến quan hệ xã hội

2.1. Đối với doanh nghiệp cung ứng và khai thác nhiên liệu hàng không

Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT đã góp phần:

- Chuẩn hóa điều kiện khai thác hệ thống kho, xe tra nạp, thiết bị kỹ thuật và quy trình kiểm soát chất lượng nhiên liệu;
- Tăng cường trách nhiệm của doanh nghiệp trong công tác kiểm tra, giám sát, bảo đảm an toàn phòng cháy chữa cháy, an toàn môi trường và an ninh hàng không;
- Hỗ trợ doanh nghiệp xây dựng hệ thống quản lý nội bộ rõ ràng hơn, giảm rủi ro kỹ thuật trong quá trình cung ứng nhiên liệu;
- Tạo điều kiện cho hoạt động phối hợp giữa doanh nghiệp cung ứng nhiên liệu với cảng vụ hàng không, hãng hàng không và đơn vị khai thác cảng hàng không được thực hiện thống nhất, minh bạch hơn.

2.2. Đối với các hãng hàng không sử dụng nhiên liệu hàng không

Kết quả thực hiện Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT cho thấy:

- Các hãng hàng không được bảo đảm tiếp cận nguồn nhiên liệu đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật và an toàn khai thác theo quy định;
- Giảm nguy cơ phát sinh sự cố liên quan đến chất lượng nhiên liệu ảnh hưởng đến an toàn bay;

- Tăng tính minh bạch trong quy trình giao nhận, tra nạp và xử lý sự cố liên quan đến nhiên liệu hàng không;
- Tạo cơ sở để các hãng hàng không phối hợp hiệu quả hơn với doanh nghiệp cung ứng nhiên liệu trong hoạt động khai thác tại sân bay.

1.3. Đối với cơ quan quản lý nhà nước

Thông tư 04/2018/TT-BGTVT đã góp phần:

- Thiết lập cơ chế quản lý thống nhất về điều kiện kỹ thuật, quy trình khai thác và kiểm soát chất lượng nhiên liệu hàng không;
- Tăng cường hiệu quả quản lý nhà nước đối với hoạt động cung ứng nhiên liệu tại các cảng hàng không, sân bay;
- Nâng cao khả năng kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm trong lĩnh vực cung ứng nhiên liệu hàng không;
- Góp phần bảo đảm an toàn hàng không, an toàn môi trường và phòng chống cháy nổ trong hoạt động khai thác nhiên liệu;
- Tạo cơ sở để các cơ quan quản lý phối hợp với doanh nghiệp triển khai các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn và chất lượng nhiên liệu hàng không.

III. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Việc thi hành Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT đã phát huy hiệu quả tích cực trong việc thiết lập khuôn khổ quản lý hoạt động cung ứng và khai thác nhiên liệu hàng không, góp phần bảo đảm an toàn, chất lượng và tính ổn định của hoạt động hàng không dân dụng. Tuy nhiên, trước yêu cầu phát triển mới của ngành hàng không, đặc biệt là xu hướng chuyển đổi xanh, chuyển đổi số và hội nhập quốc tế sâu rộng, việc nghiên cứu sửa đổi, bổ sung, thay thế Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT là cần thiết nhằm bảo đảm tính đồng bộ, hiện đại và phù hợp với thực tiễn quản lý hiện nay.

Nơi nhận:

- Bộ Xây dựng;
- Vụ KHCN, MT & VLXD;
- Cục trưởng (để b/c);
- Lưu: VT; KHCNMT.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

Đỗ Hồng Cẩm