

Khối Thịnh Vượng Chung Massachusetts

SỞ TIỆN ÍCH CÔNG CỘNG

D.P.U. 26-90

Ngày 24 tháng 4 năm 2026

Theo thẩm quyền của mình, Sở Tiện Ích Công Cộng đã nghiên cứu để tiến hành ban hành quy định theo G.L. c. 30A, § 2; G.L. c. 25, § 2; và 220 CMR 2.00 nhằm sửa đổi các quy định về Công Ty Mạng Lưới Vận Tải tại 220 CMR 274.00, và ban hành Tiêu Chuẩn Phù Hợp Đối Với Tài Xế Mạng Lưới Vận Tải tại 220 CMR 275.00, Thực Hành và Quy Trình của Công Ty Mạng Lưới Vận Tải tại 220 CMR 276.00, và Điện Khí Hóa Phương Tiện Mạng Lưới Vận Tải tại 220 CMR 277.00.

LỆNH BẮT ĐẦU BAN HÀNH QUY ĐỊNH

MỤC LỤC

BẢN TÓM TẮT	1
I. GIỚI THIỆU	2
II. DỰ THẢO QUY ĐỊNH 220 CMR 274.00: GIÁM SÁT CÔNG TY MẠNG LƯỚI VẬN TẢI.....	3
A. Giới Thiệu.....	3
B. Đơn Xin Giấy Phép TNC.....	4
C. Yêu Cầu và Chứng Nhận của Tài Xé.....	5
D. Kiểm Tra Lý Lịch Tài Xé	5
E. Yêu Cầu Về Phương Tiện và Giờ Làm Việc	7
F. Bảo Vệ Dữ Liệu.....	9
G. Chuyển Đi Được Sắp Xếp Trước.....	9
H. Lưu Trữ Hồ Sơ và Báo Cáo	10
I. Thanh Tra và Kiểm Toán.....	12
J. Giá Cước và Mức Phí	12
K. Thông Báo và Miễn Trừ	13
III. DỰ THẢO QUY ĐỊNH 220 CMR 275.00: TIÊU CHUẨN PHÙ HỢP ĐỐI VỚI TÀI XẾ MẠNG LƯỚI VẬN TẢI	13
A. Giới Thiệu.....	13
B. Phạm Vi, Cấu Trúc và Áp Dụng.....	14
1. Phán Quyết Đối Với Người Vị Thành Niên.....	14
2. Ngày Bắt Đầu Các Thời Hạn Truy Xét	14
3. Đình Chỉ Giấy Phép.....	14
4. Các Phán Quyết Thay Thế Hoặc Bị Tạm Hoãn.....	15
C. Thời Hạn Truy Xét Hiện Tại	16
D. Thời Hạn Truy Xét 1 Năm.....	16
E. Thời Hạn Truy Xét 3 Năm.....	17
F. Thời Hạn Truy Xét 7 Năm.....	17
G. Thời Hạn Truy Xét 10 Năm.....	17
H. Truy Xét Vô Thời Hạn.....	19
IV. DỰ THẢO QUY ĐỊNH 220 CMR 276.00: THỰC HÀNH VÀ QUY TRÌNH CỦA BAN QUẢN LÝ CÔNG TY MẠNG LƯỚI VẬN TẢI.....	19
A. Giới Thiệu.....	19

B.	Quy Tắc Chung.....	20
C.	Tài Xế Kháng Cáo Lên Ban.....	21
D.	Kháng Cáo Về Quyết Định Vô Hiệu Hóa Tài Xế Đối Với TNC.....	21
E.	Quy Trình Thực Thi Đối Với Các TNC	22
V.	DỰ THẢO QUY ĐỊNH 220 CMR 277.00: ĐIỆN KHÍ HÓA PHƯƠNG TIỆN MẠNG LƯỚI VẬN	
TẢI	23	
A.	Giới Thiệu.....	23
B.	Chính Sách Khí Hậu của Khối Thịnh Vượng Chung	23
C.	Quy Định Về Điện Khí Hóa Phương Tiện Mạng Lưới Vận Tải.....	25
VI.	KÊU GỌI Ý KIẾN ĐÓNG GÓP	27

BẢN TÓM TẮT

Thông qua Lệnh này, Ban Quản Lý Công Ty Mạng Lưới Vận Tải (“Ban”) thuộc Sở Tiện Ích Công Cộng mở một thủ tục tố tụng để cập nhật các quy định quản lý các Công Ty Mạng Lưới Vận Tải (còn được gọi là “các công ty dịch vụ xe đi chung”) và các tài xế của họ, đồng thời thúc đẩy việc điện khí hóa các phương tiện xe đi chung. Từ năm 2017, Ban này đã giám sát các công ty dịch vụ xe đi chung và tài xế của họ, tập trung vào cả tư cách của tài xế và nỗ lực của các công ty mạng lưới vận tải như Uber và Lyft nhằm đảm bảo an toàn cho hành khách.

Dựa trên kinh nghiệm xử lý hàng trăm nghìn lượt kiểm tra lý lịch tài xế và các hoạt động thực thi liên quan đối với các công ty dịch vụ xe đi chung, Ban đề xuất cập nhật các tiêu chuẩn đánh giá năng lực tài xế dịch vụ xe đi chung, quy trình cấp phép cho các công ty này, cũng như các thực hành và thủ tục nội bộ của Ban. Ngoài ra, Ban đề xuất các quy định để thực hiện chỉ thị lập pháp từ năm 2022 nhằm từng bước điện khí hóa đội phương tiện dịch vụ xe đi chung.

Dự thảo quy định này sẽ yêu cầu các công ty dịch vụ xe đi chung phải nộp kế hoạch hai năm một lần để thúc đẩy các chương trình điện khí hóa của họ. Ban đang tìm kiếm ý kiến đóng góp về dự thảo quy định từ các bên liên quan, đặc biệt là các tài xế dịch vụ xe đi chung, các công ty dịch vụ xe đi chung và công chúng sử dụng các dịch vụ này.

I. GIỚI THIỆU

Ban Quản Lý Các Công Ty Mạng Lưới Vận Tải (gọi tắt là “Ban”) được thành lập vào năm 2017 để điều chỉnh hoạt động của các Công Ty Mạng Lưới Vận Tải (“TNC”), hay còn gọi là các công ty dịch vụ xe đi chung hoặc dịch vụ gọi xe. G.L. c. 159A½. Ban này thuộc sự giám sát và kiểm soát chung của Sở Tiện Ích Công Cộng (“Sở”). G.L. c. 25, § 23(a). Hiện tại, các TNC sau đây đang hoạt động tại Massachusetts: (1) Rasier, LLC (còn được gọi là “Uber”); (2) Lyft, Inc. (còn được gọi là “Lyft”); (3) River North Transit, LLC (còn được gọi là “Via Transportation”); (4) UZURV, LLC; và (5) SilverRide, Inc.

Năm 2017, Sở đã ban hành các quy định thiết lập các tiêu chuẩn phù hợp đối với các TNC và tài xế của họ, cũng như các quy tắc về thủ tục tố tụng liên quan đến các cuộc điều tra và kháng cáo của Sở. 220 CMR 274.00: Các Công Ty Mạng Lưới Vận Tải. Kể từ năm 2017, Ban đã tiến hành hơn 800.000 cuộc kiểm tra lý lịch, xem xét hàng nghìn đơn kháng cáo từ các Tài Xế Mạng Lưới Vận Tải (“Tài Xế”), thực hiện nhiều cuộc kiểm toán và điều tra tuân thủ, và ban hành các khoản phạt dân sự trị giá hàng triệu đô la đối với các công ty mạng lưới vận tải vì không tuân thủ luật pháp tiểu bang. Dựa trên kiến thức và kinh nghiệm này, Sở đã xác định được các cơ hội để tăng cường quản lý cả các TNC và Tài Xế.

Ngoài ra, vào ngày 11 tháng 8 năm 2022, [Đạo Luật Thúc Đẩy Năng Lượng Sạch và Điện Gió Ngoài Khơi, Chương 179 của Đạo Luật 2022](#) (“Đạo Luật Năng Lượng Sạch 2022”) đã được ký ban hành thành luật. Cùng với các điều khoản khác, Đạo Luật Năng Lượng Sạch 2022 yêu cầu Sở phải thiết lập một chương trình để giảm phát thải khí nhà kính (“GHG”) từ các Phương Tiện Mạng Lưới Vận Tải (“TNV” hoặc “Phương Tiện”). St. 2022, c. 179, § 47.

Theo đó, bằng Lệnh này, và căn cứ vào G.L. c. 30A, § 2 và 220 CMR 2.00, Sở bắt đầu thủ

tục ban hành quy định và đề xuất lấy ý kiến đóng góp của công chúng: (1) sửa đổi 220 CMR 274.00 (“Các Công Ty Mạng Lưới Vận Tải”); (2) ban hành 220 CMR 275.00 (“Tiêu Chuẩn Phù Hợp Đối Với Tài Xế Mạng Lưới Vận Tải”); (3) ban hành 220 CMR 276.00 (“Thực Hành và Quy Trình của Công Ty Mạng Lưới Vận Tải”); và (4) ban hành 220 CMR 277.00 (“Điện Khí Hóa Phương Tiện Mạng Lưới Vận Tải”). Sở đề xuất ngôn ngữ nhằm làm rõ một số điều khoản, đảm bảo tính nhất quán, sửa chữa các lỗi nhỏ, cập nhật tài liệu tham khảo và xóa bỏ thông tin lỗi thời, trùng lặp hoặc không cần thiết. Các quy định được đề xuất có thể được sửa đổi thêm sau khi nhận được ý kiến đóng góp từ công chúng và sẽ có hiệu lực sau khi được công bố chính thức trên Công Báo Massachusetts. Theo Thông Báo Về Phiên Điều Trần Công Khai và Yêu Cầu Góp Ý (“Thông Báo”), Sở sẽ tổ chức hai phiên điều trần công khai, mời các bên liên quan tham gia hội nghị kỹ thuật tương tác và chấp nhận ý kiến đóng góp bằng văn bản đối với Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.00, 220 CMR 275.00, 220 CMR 276.00 và 220 CMR 277.00.

Sở tóm tắt nội dung quy định được đề xuất trong Lệnh này và đưa ra những câu hỏi mà chúng tôi mong muốn nhận được ý kiến đóng góp từ các bên liên quan.¹ Mục II của Lệnh này liên quan đến các TNC. Mục III của Lệnh này liên quan đến Tài Xế. Mục IV của Lệnh này liên quan đến Thực Hành và Quy Trình của Ban Quản Lý TNC. Mục V của Lệnh này liên quan đến Điện Khí Hóa Phương Tiện Mạng Lưới Vận Tải.

II. DỰ THẢO QUY ĐỊNH 220 CMR 274.00: GIÁM SÁT CÔNG TY MẠNG LƯỚI VẬN TẢI

A. Giới Thiệu

Như đã mô tả ở đây, để tăng cường an toàn công cộng, làm rõ trách nhiệm của Ban và cải thiện hiệu quả quản lý, Sở đề xuất sửa đổi các quy định hiện hành bằng cách tách riêng một số nội

¹ Đính kèm theo đây là Phụ Lục A, bản sao của Dự Thảo Quy Định đã được đánh dấu để thể hiện những thay đổi đã được bổ sung trong tài liệu này. Đính kèm theo đây là Phụ Lục B, Dự Thảo Quy Định chưa được đánh dấu.

dung hiện có trong 220 CMR 274.00. Theo đó, tiêu đề của quy định 220 CMR 274.00 sẽ được đổi tên từ “Các Công Ty Mạng Lưới Vận Tải” thành “Giám Sát Các Công Ty Mạng Lưới Vận Tải”. Ngoài ra, Sở đề xuất ban hành các quy định riêng liên quan đến tiêu chuẩn về tư cách đối với Tài Xế²– Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.00 – cũng như về thủ tục kháng cáo và thực thi đối với Tài Xế và các TNC – Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.00. Phần sau đây tóm tắt những thay đổi quy định chính được đề xuất đối với 220 CMR 274.00.

B. Đơn Xin Giấy Phép TNC

Sở đề xuất sửa đổi các quy định liên quan đến quy trình xin Giấy Phép TNC (“Giấy Phép”) để tạo điều kiện linh hoạt hơn cho Sở trong việc xem xét các đơn xin của các doanh nghiệp muốn cung cấp Dịch Vụ Mạng Lưới Vận Tải (“Dịch vụ”) tại Khối Thịnh Vượng Chung. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.03. Sở đề xuất quy phạm hóa quyền quyết định của mình về hình thức và nội dung của đơn xin giấy phép, quy định thêm các yếu tố có thể được xem xét khi đánh giá năng lực kinh doanh của người nộp đơn, bao gồm khả năng của người nộp đơn trong việc đảm bảo đáp ứng nhu cầu của Hành Khách sử dụng xe lăn, Hành Khách có động vật hỗ trợ và Hành Khách khuyết tật, cũng như thiết lập thời hạn nộp đơn lại cho những người nộp đơn bị từ chối. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.03. Ngoài ra, Sở đề xuất quy định rõ rằng một tổ chức cung cấp và/hoặc sử dụng Mạng Lưới Kỹ Thuật Số cho các Dịch Vụ có thể đủ điều kiện là một TNC và thuật ngữ “Dịch Vụ” bao gồm lợi ích tài chính trực tiếp hoặc gián tiếp, chứ không chỉ đơn thuần là các khoản thanh toán giao dịch theo từng chuyến đi. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.02 (định nghĩa về “TNC” và “Dịch Vụ”). Sở cũng có thể yêu cầu TNC xây dựng và thực hiện các chính sách và quy trình hoạt động tiêu chuẩn để duy trì Giấy Phép của mình. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.15.

Hiện tại, Sở không thu phí đăng ký từ các TNC. Theo ủy quyền của G.L. c. 159A½, § 3(e),

² Trừ phi có quy định khác, tất cả các thuật ngữ viết hoa sẽ mang ý nghĩa được quy định trong G.L. c. 159A½, § 1 và 220 CMR 274.02.

Sở đề xuất thu phí nộp đơn là \$5.000 và phí xin gia hạn là \$2.500. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.03(4). Sở có thể miễn giảm hoặc điều chỉnh các chi phí này vì lý do chính đáng, bao gồm cả việc xem xét quy mô của TNC. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.18.

C. Yêu Cầu và Chứng Nhận của Tài Xế

Sở đề xuất mở rộng các yêu cầu về trình độ của Tài Xế và xác định các tài liệu mà Tài Xế phải luôn mang theo để kiểm tra trong quá trình cung cấp Dịch Vụ Mạng Lưới Vận Tải, bao gồm cả báo cáo kiểm tra thứ cấp của Massachusetts theo yêu cầu của 540 CMR 30.05. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.04. Nhằm ghi nhận những dịch vụ chuyên nghiệp mà các Tài Xế cung cấp và để giảm thiểu rủi ro hoạt động gian lận tiềm tàng của Tài Xế, Sở đề xuất tăng cường các thủ tục xác minh danh tính để đảm bảo rằng các thông tin quan trọng liên quan đến kiểm tra lý lịch do Tài Xế cung cấp là chính xác. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.04(3). Tương tự, dựa trên sự tin cậy đặc biệt của công chúng dành cho các Tài Xế, Sở đề xuất rằng các TNC cần cung cấp cho Tài Xế các chương trình đào tạo hàng năm liên quan đến lái xe an toàn và tương tác với công chúng, phục vụ hành khách có nhu cầu đặc biệt, nhận thức và ngăn chặn nạn buôn người, và ngăn chặn lái xe mất tập trung. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.04(4). Sở cũng đề xuất làm rõ thông tin mà hành khách (“Hành Khách”) sẽ nhận được về Tài Xế của họ dưới dạng Giấy Chứng Nhận Tài Xế Mạng Lưới Vận Tải và các yêu cầu tối thiểu về tư cách của Phương Tiện mà Tài Xế phải duy trì để cung cấp dịch vụ vận chuyển cho Hành Khách (“Chuyến Đi”). Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.05.

D. Kiểm Tra Lý Lịch Tài Xế

Sở đề xuất thay đổi các yêu cầu kiểm tra lý lịch nhằm cân bằng giữa sự an toàn của Hành Khách và công chúng với cơ hội kinh tế cho các Tài Xế. Đề xuất của Sở dựa trên kinh nghiệm thực hiện hơn 800.000 cuộc kiểm tra lý lịch kể từ khi Ban được thành lập.

Sở đề xuất nâng cao độ chính xác, độ tin cậy và hiệu quả của quy trình kiểm tra lý lịch bằng

cách đảm bảo rằng quy trình này được thực hiện bằng cách sử dụng thêm thông tin cá nhân của Tài Xế. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.06(1)(c). Hiện tại, quy trình kiểm tra lý lịch dựa trên sáu chữ số cuối của Số An Sinh Xã Hội của Tài Xế và không bao gồm thông tin liên lạc qua điện thoại di động. Sở đề xuất thu thập đầy đủ Số An Sinh Xã Hội gồm chín chữ số của cá nhân và thông tin liên lạc bổ sung. Để giảm thiểu những lỗ hổng tiềm ẩn trong quá trình kiểm tra lý lịch của TNC, Sở đề xuất rằng các TNC nên tiến hành kiểm tra lý lịch lại khi biết rằng thông tin cá nhân của Tài Xế theo 220 CMR 274.06(c) đã thay đổi. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.06(1)(e). Ngoài ra, vì điện thoại di động là phương thức chính mà các Tài Xế tương tác với ứng dụng di động của TNC (tức là Mạng Lưới Kỹ Thuật Số), việc gửi thông báo về tư cách thông qua số điện thoại di động và địa chỉ email của Tài Xế sẽ đảm bảo rằng các Tài Xế nhận được kết quả kiểm tra lý lịch bổ sung và được thông báo về bất kỳ quyền kháng cáo nào liên quan. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.06(1)(c). Sở cũng đề xuất sửa đổi định nghĩa về “Mạng Lưới Kỹ Thuật Số” để bao gồm cả ứng dụng di động. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.02.

Căn cứ theo G.L. c. 159A $\frac{1}{2}$, § 3(e), Sở đề xuất mức phí kiểm tra lý lịch Tài Xế lần đầu là \$20 và mức phí kiểm tra lý lịch gia hạn hàng năm là \$10, các khoản phí này sẽ do các TNC chi trả. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.06(1)(c). TNC không được tính phí này cho Tài Xế hoặc Hành Khách. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.06(3)(f). Sở có thể miễn giảm hoặc điều chỉnh các chi phí này vì lý do chính đáng, bao gồm cả việc xem xét quy mô của TNC. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.19.

Sở đề xuất một số biện pháp tăng cường khác đối với quy trình kiểm tra lý lịch của các TNC. Đầu tiên, Sở đề xuất mở rộng phạm vi kiểm tra lý lịch để bao gồm tìm kiếm thông tin về tiền án tiền sự và lịch sử lái xe ở mỗi tiểu bang nơi Tài Xế cư trú và/hoặc được cấp giấy phép lái xe trong bảy năm trước đó. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.06(2)(a). Việc tìm kiếm bổ sung này sẽ được

thực hiện không phụ thuộc vào địa chỉ được cung cấp từ kết quả tra cứu Số An Sinh Xã Hội hoặc xem xét các giấy phép lái xe trước đây của Tài Xế. Thứ hai, Sở đề xuất yêu cầu các TNC tiến hành giám sát kiểm tra lý lịch liên tục đối với các Tài Xế để đảm bảo xem xét kịp thời các vi phạm tiềm ẩn về hình sự và lái xe. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.06(2)(c). Thứ ba, Sở đề xuất rằng các nhà cung cấp dịch vụ kiểm tra lý lịch phải tuân thủ các yêu cầu về chứng nhận để chứng minh rằng các chính sách, thủ tục và quy trình của họ là đáng tin cậy và tuân thủ các quy tắc cũng như quy định của tiểu bang. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.06(2)(h). Ngoài ra, Sở nỗ lực đảm bảo rằng các tiêu chuẩn kiểm tra lý lịch của TNC, ở mức tối thiểu, phải phù hợp với Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.00 bằng cách làm rõ thẩm quyền của Ban trong việc thu thập và xem xét các tiêu chí mà TNC sử dụng, hoặc chỉ đạo cho nhà cung cấp dịch vụ kiểm tra lý lịch, để quyết định kết quả kiểm tra lý lịch Tài Xế. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.06(2)(i).

E. Yêu Cầu Về Phương Tiện và Giờ Làm Việc

Để tránh nhầm lẫn trong quản lý, Sở đề xuất làm rõ sự khác biệt giữa Phương Tiện Mạng Vận Tải thuộc đối tượng áp dụng các quy tắc và quy định của Ban với phương tiện cơ giới thương mại thuộc đối tượng giám sát của Ban Giám Sát Vận Tải của Sở (xem 220 CMR 272.01). Theo đó, Sở đề xuất quy định rằng TNV phải có sức chứa tối đa chín người, bao gồm cả Tài Xế. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.08(1).

Sở cũng đề xuất làm rõ các loại và tiêu chuẩn Phương Tiện đủ điều kiện cung cấp Chuyển Đi, chẳng hạn như xe coupe, sedan và các loại xe hạng nhẹ khác. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.08(2). Sở này đề xuất làm rõ rằng xe taxi có giấy phép không được sử dụng để cung cấp Chuyển Đi. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.02 (định nghĩa về “Phương Tiện”). Để phản hồi báo cáo của Văn Phòng Trách Nhiệm Giải Trình của Chính Phủ Hoa Kỳ cho thấy cứ sáu Phương Tiện thì có

một xe bị thu hồi vì lý do an toàn,³ Sở đề xuất yêu cầu các TNC kiểm tra các đợt thu hồi vì lý do an toàn trước khi sử dụng Phương Tiện để cung cấp Chuyến Đi và cứ sau mỗi 365 ngày, để tránh Phương Tiện thuộc đối tượng bị thu hồi và không thể cung cấp Chuyến Đi. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.08(9).

Ngoài ra, Sở cũng nỗ lực đảm bảo an toàn cho công chúng bằng cách thiết lập, nằm trong quy trình xin giấy phép của TNC, một thủ tục xem xét và phê duyệt ban đầu đối với mọi biểu trưng thương mại có đèn chiếu sáng, quảng cáo có đèn chiếu sáng hoặc quảng cáo trên nóc xe được gắn vào Phương Tiện. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.08(5)-(6). Ví dụ, các màu đèn xanh lam, đỏ hoặc hổ phách ở dạng hiển thị tĩnh hoặc nhấp nháy, dao động hoặc xoay tròn, hoặc đèn trắng nhấp nháy, dao động hoặc xoay tròn, có thể không phù hợp với các yêu cầu về an toàn công cộng của G.L. c. 90, § 7E, 540 CMR 22.05 và 540 CMR 22.06 và do đó, người điều khiển phương tiện có thể nhận được trát truyền lệnh. Việc quảng cáo làm thay đổi hình dạng bên ngoài của Phương Tiện (chẳng hạn như thiết bị quảng cáo trên nóc xe) có thể gây ra các vấn đề về an toàn công cộng cho những người điều khiển ô tô khác.

Sở cũng đề xuất làm rõ rằng số giờ mà Tài Xế có thể tham gia cung cấp Dịch Vụ được tích lũy như sau: (a) thời gian Tài Xế sử dụng Mạng Lưới Kỹ Thuật Số trong khi lái xe và chờ yêu cầu Chuyến Đi, (b) thời gian Tài Xế di chuyển trên đường đến đón Hành Khách sau khi đã chấp nhận yêu cầu Chuyến Đi, và (c) thời gian sau khi Tài Xế đón Hành Khách trên đường đến điểm đến của Hành Khách. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.02 (định nghĩa về “Số Dặm Giai Đoạn 1”, “Số Dặm Giai Đoạn 2” và “Số Dặm Giai Đoạn 3”); Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.07. Sở không đề xuất thay đổi giới hạn tích lũy hiện hành về việc cung cấp Dịch Vụ 12 giờ liên tiếp trong vòng 24

³ Văn Phòng Trách Nhiệm Giải Trình của Chính Phủ Hoa Kỳ, An Toàn Phương Tiện: Thực Trạng Thu Hồi Phương Tiện Đi Chung (ngày 15 tháng 5 năm 2023) có sẵn tại <https://www.gao.gov/products/gao-23-105996>.

giờ.

F. Bảo Vệ Dữ Liệu

Năm 2017, Sở đã ban hành 220 CMR 274.10 và 220 CMR 274.13(5) để đảm bảo bảo vệ dữ liệu người tiêu dùng được lưu trữ bởi TNC. Kể từ thời điểm đó, đã có một số bước tiến về quy tắc và quy định về bảo vệ dữ liệu của Massachusetts. Vào năm 2018, Văn Phòng Tổng Chương Lý Massachusetts ("Tổng Chương Lý") đã dẫn đầu một liên minh đa bang đạt được thỏa thuận dàn xếp trị giá \$148 triệu với Uber liên quan đến vụ vi phạm dữ liệu trên toàn quốc.⁴ Ngày 10 tháng 1 năm 2019, Cơ Quan Lập Pháp đã sửa đổi G.L. c. 93H (tức là Luật Thông Báo Vi Phạm) để tăng cường vai trò của Tổng Chương Lý và Văn Phòng Bảo Vệ Người Tiêu Dùng và Quy Định Kinh Doanh trong việc điều tra và thực thi quyền riêng tư cũng như bảo vệ dữ liệu. St. 2018, c. 444. Ngoài ra, ngày 13 tháng 8 năm 2020, Tổng Chương Lý đã thành lập một Ban Quyền Riêng Tư và Bảo Mật Dữ Liệu để bảo vệ quyền riêng tư dữ liệu của người tiêu dùng và thực thi Đạo Luật Bảo Vệ Người Tiêu Dùng Massachusetts và Luật Vi Phạm Dữ Liệu.⁵ Xét đến những diễn biến này, Sở đề xuất loại bỏ các quy định hiện hành 220 CMR 274.10 và 220 CMR 274.12(5) để đơn giản hóa việc thực thi hành chính và để ghi nhận rằng Cơ Quan Lập Pháp đã giao phó việc bảo vệ thông tin thuộc phạm vi các quy định này cho Tổng Chương Lý và Văn Phòng Bảo Vệ Người Tiêu Dùng và Quy Định Kinh Doanh.

G. Chuyển Đi Được Sắp Xếp Trước

⁴ Thông Cáo Báo Chí, Khối Thịnh Vượng Chung Massachusetts, Văn Phòng Tổng Chương Lý, Tổng Chương Lý Healey Dẫn Đầu Liên Minh Đa Bang Đạt Được Thỏa Thuận Dàn Xếp Trị Giá \$148 Triệu Với Uber Liên Quan Đến Vụ Vi Phạm Dữ Liệu Trên Toàn Quốc, (ngày 26 tháng 9 năm 2018) có sẵn tại <https://www.mass.gov/news/ag-healey-leads-multistate-coalition-in-reaching-148-million-settlement-with-uber-over-nationwide-data-breach>.

⁵ Thông Cáo Báo Chí, Khối Thịnh Vượng Chung Massachusetts, Văn Phòng Tổng Chương Lý, Tổng Chương Lý Healey Tuyên Bố Thành Lập Ban Mới, Tập Trung Vào Bảo Vệ Quyền Riêng Tư và Bảo Mật Dữ Liệu Của Người Tiêu Dùng Massachusetts (ngày 13 tháng 8 năm 2020) có sẵn tại <https://www.mass.gov/news/ag-healey-announces-new-division-focused-on-protecting-data-privacy-and-security-of-massachusetts-consumers>.

Sở đề xuất yêu cầu các TNC cung cấp các tính năng an toàn nâng cao cho các Chuyến Đi. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.10. Cụ thể, Sở yêu cầu và phê duyệt sau khi các TNC phát triển các giao thức xác thực Chuyến Đi nâng cao để giúp Hành Khách dễ dàng xác minh chính xác Phương Tiện được ủy quyền. Dự Thảo Quy Định 220 274.10(1)(a). Ngoài ra, Sở đề xuất yêu cầu mỗi TNC phải tiến hành xác minh danh tính Tài Xế định kỳ theo thời gian thực trước khi cung cấp Chuyến Đi.

Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.10(2). Sở cũng đề xuất rằng mỗi Mạng Lưới Kỹ Thuật Số của TNC (tức là ứng dụng di động) phải bao gồm các tính năng cho phép Hành Khách chia sẻ thông tin chi tiết Chuyến Đi của họ với bên thứ ba đáng tin cậy và liên hệ với cơ quan thực thi pháp luật trong trường hợp khẩn cấp. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.10(1)(b)-(c). Ngoài ra, Sở mong muốn đảm bảo an toàn cho trẻ vị thành niên bằng cách yêu cầu Hành Khách dưới 16 tuổi phải có người lớn đi kèm. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.10(3).

H. Lưu Trữ Hồ Sơ và Báo Cáo

Sở đề xuất thay đổi nghĩa vụ lưu giữ hồ sơ của TNC để đảm bảo rằng thông tin cần thiết cho việc thực hiện, quản lý và thi hành G.L. c. 159A½ luôn sẵn có và dễ dàng truy cập đối với Sở. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.11. Cụ thể, Sở đề xuất thời hạn lưu giữ tối thiểu ba năm đối với hồ sơ của các TNC, mở rộng loại thông tin mà TNC phải lưu giữ và yêu cầu lưu giữ vô thời hạn các thông tin quan trọng liên quan đến quyết định vô hiệu hóa Tài Xế của TNC. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.02 (định nghĩa “Vô Hiệu Hóa”); Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.11(2)-(4).

Sở cũng đề xuất mở rộng thông tin mà các TNC phải báo cáo cho Sở. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.12. [Một Đạo Luật Liên Quan Đến Đạo Luật Nguồn Lực Giao Thông và Khí hậu của Massachusetts](#), St. 2022, c. 176, § 23 (“Đạo Luật”) yêu cầu các TNC báo cáo dữ liệu chi tiết về các Chuyến Đi cho Sở hàng tháng, và Sở có thể chia sẻ dữ liệu này một cách bảo mật với một số tổ

chức được chỉ định nhằm mục đích quản lý tắc nghẽn giao thông, quy hoạch giao thông và theo dõi phát thải khí nhà kính. St. 2022, c. 176, § 23. Ngoài các yêu cầu báo cáo đó, Sở đề xuất các TNC báo cáo những thông tin sau cho mỗi Chuyến Đi: (a) chi phí Giá Giờ Cao Đỉnh; (b) Số Dặm Giai Đoạn 1; (c) Vị trí xảy ra tai nạn xe cộ; (d) tốc độ trung bình; (e) số lượng hành khách mỗi Chuyến Đi; (f) Chuyến Đi được cung cấp bởi Phương Tiện thuộc đội xe hay cho thuê; và (g) Chuyến Đi đón hoặc trả khách tại điểm dừng của Cơ Quan Giao Thông Vận Tải Vịnh Massachusetts hay Cơ Quan Vận Tải Khu Vực. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.02 (định nghĩa về “Giá Giờ Cao Đỉnh” và “Số Dặm Giai Đoạn 1”). Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.12(2)(b). Ngoài ra, để thực hiện các điều khoản của Luật và tính đến các giai đoạn khác nhau của một Chuyến Đi, Sở đề xuất các định nghĩa mới cho “Số Dặm Giai Đoạn 1”, “Số Dặm Giai Đoạn 2” và “Số Dặm Giai Đoạn 3”, cũng như cho “Chuyến Đi Chung”. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.02.

Ngày 19 tháng 4 năm 2023, Sở đã mở cuộc điều tra về các thủ tục tăng cường để các TNC báo cáo các khiếu nại của Tài Xế và Hành Khách. Xem Thông Báo Điều Tra của Ban Quản Lý Công Ty Mạng Lưới Vận Tải dựa trên Thẩm Quyền riêng về các thủ tục tăng cường để các Công Ty Mạng Lưới Vận Tải báo cáo khiếu nại của Tài Xế và Hành khách, theo Luật Chung Massachusetts c. 159A½, § 3 và 220 CMR 274.12(3), D.P.U. 23-33 (2023). Ngày 1 tháng 12 năm 2025, Sở đã ban hành quyết định cuối cùng thiết lập các yêu cầu báo cáo khiếu nại thống nhất đối với các TNC. Lệnh Thiết Lập Yêu Cầu Khiếu Nại và Yêu Cầu Báo Cáo, D.P.U. 23-33-A (2025). Sở đề xuất quy phạm hóa thẩm quyền của mình trong việc thiết lập các hướng dẫn báo cáo khiếu nại mà Sở cho là phù hợp. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.12(4).

Sở cũng đề xuất quy phạm hóa thẩm quyền của mình để yêu cầu các TNC báo cáo những Tài Xế mà họ đã Vô Hiệu Hóa vì lý do liên quan đến an toàn công cộng theo G.L. c. 159A½, §§ 2(l), (m). Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.12(5). Sở đề xuất định nghĩa "Vô Hiệu Hóa" là việc ngăn chặn Tài Xế truy cập vào Mạng Lưới Kỹ Thuật Số trong hơn năm ngày dương lịch liên tiếp.

Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.02 (định nghĩa về “Vô Hiệu Hóa”).

I. Thanh Tra và Kiểm Toán

Bản chất của các TNC là dựa trên nền tảng công nghệ, vì vậy nhiều quy trình tuân thủ của họ được tích hợp trực tiếp vào các chương trình và ứng dụng phần mềm. Điều tối quan trọng là thẩm quyền kiểm toán của Sở phải tương xứng với năng lực công nghệ của các quy trình kinh doanh của TNC để đảm bảo tuân thủ các quy tắc và quy định của Massachusetts. Do đó, Sở đề xuất mở rộng các loại thông tin mà Sở có thể kiểm toán. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.13. Ngoài ra, để đảm bảo việc sử dụng nguồn lực một cách hợp lý, Sở đề xuất làm rõ rằng các yêu cầu kiểm toán của Sở theo G.L. c. 159A½, § 4(f) là kiểm toán ít nhất một TNC mỗi quý (thay vì tất cả các TNC mỗi quý), với tất cả các TNC được cấp giấy phép phải được kiểm toán ít nhất một lần mỗi năm. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.13(3).

J. Giá Cước và Mức Phí

Để nhận và duy trì Giấy Phép hoạt động, TNC phải đảm bảo rằng Hành Khách không bị tính mức phí cơ bản quá cao. G.L. c. 159A½, § 3(c)(iv). Các TNC cũng phải cung cấp cho Hành Khách ước tính giá cước rõ ràng và dễ thấy, bao gồm cả Giá Giờ Cao Điểm. G.L. c. 159A½, §§ 2(d), 3(c)(iii). Giá Giờ Cao Điểm (tức là tăng giá cước cơ bản trong thời điểm nhu cầu cao) bị cấm trong các tình huống khẩn cấp theo G.L. c. 159A½, § 2(e).

Để đảm bảo tuân thủ các điều luật này, Sở đề xuất định nghĩa các thuật ngữ “Giá Cước Cơ Bản”, “Mức Phí Cơ Bản” và “Giá Giờ Cao Điểm”. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.02. Ngoài ra, Sở đề xuất làm rõ rằng các TNC phải cung cấp cho Hành Khách ước tính chi phí Chuyển Đi trước khi bắt đầu, bao gồm cả chi phí Giá Giờ Cao Điểm, và bảng kê chi tiết các chi phí của Chuyển Đi sau khi kết thúc. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.14(3), (4). Sở cũng nêu rõ rằng sẽ không có phụ

phí hoặc tăng giá cước đối với Hành Khách sử dụng xe lăn, Hành Khách có động vật hỗ trợ hoặc Hành Khách khuyết tật. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.14(4).

K. Thông Báo và Miễn Trừ

Sở đề xuất cập nhật điều khoản thông báo để quy định rõ rằng thông báo có thể được gửi qua thư bảo đảm. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.16. Ngoài ra, Sở đề xuất các tiêu chí để đánh giá các yêu cầu miễn trừ khỏi các quy định của 220 CMR 274.00, bao gồm xem xét quy mô của TNC và liệu việc miễn trừ được đề xuất có phù hợp với lợi ích công cộng hay không. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 274.19.

III. DỰ THẢO QUY ĐỊNH 220 CMR 275.00: TIÊU CHUẨN PHÙ HỢP ĐỐI VỚI TÀI XẾ MẠNG LƯỚI VẬN TẢI

A. Giới Thiệu

Năm 2017, Sở đã ban hành Tiêu Chuẩn Phù Hợp Đối Với Tài Xế Mạng Lưới Vận Tải (“Tiêu Chuẩn Phù Hợp”). 220 CMR 274.21. Tiêu Chuẩn Phù Hợp bao gồm các thời hạn truy xét khác nhau đối với các sự kiện dẫn đến việc từ chối và phân loại xem việc từ chối là bắt buộc (tức là, Sở không xem xét các yếu tố riêng lẻ) hay mang tính xét duyệt (tức là, Sở có thể tiến hành đánh giá riêng lẻ trường hợp từ chối đó). 220 CMR 274.21. Kể từ khi Sở thiết lập Tiêu Chuẩn Phù Hợp, Ban đã tiến hành hơn 800.000 cuộc kiểm tra lý lịch Tài Xế và xử lý hàng nghìn đơn kháng cáo của Tài Xế, bao gồm xem xét vô số báo cáo của cảnh sát và hồ sơ tội phạm và lái xe. Với kinh nghiệm đáng kể tích lũy được, Sở đề xuất sửa đổi Tiêu Chuẩn Phù Hợp để thúc đẩy hơn nữa việc quản lý an toàn, công bằng và hiệu quả các quyết định về tư cách của Tài Xế.

Trước hết, Sở đề xuất loại bỏ Tiêu Chuẩn Phù Hợp khỏi quy định 220 CMR 274.00 và tạo ra một dự thảo quy định riêng, 220 CMR 275.00: Tiêu Chuẩn Phù Hợp Đối Với Tài Xế Mạng Lưới Vận Tải. Sau đây là tóm tắt các thay đổi đáng kể được đề xuất đối với quy định 220 CMR 274.21,

được quy phạm hóa lại thành 220 CMR 275.00. Những thay đổi được đề xuất này phản ánh mục tiêu của Sở trong việc tăng cường an toàn cho Tài Xế và đảm bảo tính công bằng và tôn trọng trong quá trình kiểm tra lý lịch.

B. Phạm Vi, Cấu Trúc và Áp Dụng

1. Phán Quyết Đối Với Người Vị Thành Niên

Hiện tại, Tiêu Chuẩn Phù Hợp chưa có quy định cụ thể về cách Sở xử lý các phán quyết đối với người vị thành niên. Sở đề xuất quy phạm hóa việc không xem xét các phán quyết đối với người vị thành niên khi đánh giá tư cách của Tài Xế. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.01(1)(d).

2. Ngày Bắt Đầu Các Thời Hạn Truy Xét

Hiện tại, Tiêu Chuẩn Phù Hợp chưa có quy định cụ thể về cách xử lý các trường hợp có phán quyết không có tội do mắc bệnh tâm thần hoặc các vụ án hình sự bị bác bỏ do bị cáo không đủ khả năng hầu tòa. Sở đề xuất rằng phán quyết không có tội do mắc bệnh tâm thần hoặc các vụ án hình sự bị bác bỏ do bị cáo không đủ khả năng hầu tòa sẽ được coi là một căn cứ từ chối bắt buộc trong mỗi thời hạn truy xét tương ứng. Dự Thảo Quy Định 220 275.01(2)(a). Đối với các vi phạm liên quan đến xe cơ giới, thời hạn truy xét hiện tại được tính bắt đầu từ ngày có phán quyết (tức là có lỗi hoặc không có lỗi). 220 CMR 274.21. Sở đề xuất điều chỉnh thời hạn truy xét này bắt đầu từ ngày thực tế xảy ra vi phạm. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.02(b).

3. Đình Chi Giấy Phép

Hiện tại, tất cả các trường hợp đình chỉ giấy phép không liên quan đến tài chính trong vòng 5 năm qua đều dẫn đến việc từ chối bắt buộc. 220 CMR 274.21 (Đình Chi Giấy Phép). Như được nêu chi tiết bên dưới, Sở đề xuất loại bỏ Thời Hạn Truy Xét 5 Năm đối với việc đình chỉ giấy phép, thay vào đó sẽ phân loại các trường hợp đình chỉ này vào Thời Hạn Truy Xét Hiện Tại, Thời Hạn Truy Xét 1 Năm hoặc Thời Hạn Truy Xét 3 Năm. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275 04(b),

275.05(a)-(b) và 275.06(a).

Cụ thể, việc đình chỉ giấy phép do Các Sự Cố Phải Trả Phí Phụ Thu, như được định nghĩa trong 211 CMR 134.02, sẽ chuyển từ Thời Hạn Truy Xét 5 Năm (xem 220 CMR 274.21 (Đình Chỉ Giấy Phép)) sang Thời Hạn Truy Xét 3 Năm. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.06(a). Sở đề xuất bãi bỏ Thời Hạn Truy Xét 5 Năm đối với việc đình chỉ giấy phép vì từ chối kiểm tra nồng độ cồn trong hơi thở, gây đe dọa tức thì, khiếu nại gian lận và đua xe (xem 220 CMR 274.21 (Đình Chỉ Giấy Phép)); thay vào đó, Sở có quyền quyết định đình chỉ giấy phép của Tài Xế trong một năm đối với các trường hợp này, với điều kiện là không có vụ án hình sự liên quan nào khác dẫn đến việc Tài Xế bị từ chối. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.05(b).

4. Các Phán Quyết Thay Thế Hoặc Bị Tam Hoãn

Hiện tại, một phán quyết thay thế hoặc bị tạm hoãn, bao gồm cả việc tạm đình chỉ vụ án không tuyên án ("CWOFF"), được tính là một căn cứ từ chối bắt buộc trong thời hạn truy xét tương ứng lên đến bảy năm. 220 CMR 274.21. Như được trình bày chi tiết bên dưới, Sở đề xuất một số thay đổi đối với quá trình xem xét các phán quyết này. Sở đề xuất rằng các phán quyết thay thế hoặc bị tạm hoãn vẫn tiếp tục là căn cứ từ chối bắt buộc trong mỗi thời hạn truy xét tương ứng. Tuy nhiên, Sở đề xuất rằng các phán quyết này sẽ đóng vai trò là căn cứ từ chối bắt buộc trong tối đa 10 năm trong thời hạn truy xét liên quan; sau khoảng thời gian đó, việc từ chối bắt buộc sẽ chuyển sang từ chối mang tính xét duyệt, nếu thời hạn truy xét kéo dài quá khung thời gian trên, ví dụ như hành vi phạm tội thuộc diện truy xét vô thời hạn. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.08(e), 275.09(f).

Sở đề xuất một ngoại lệ cho quy tắc này, coi các phán quyết thay thế hoặc bị tạm hoãn đối với tất cả các trọng tội, trừ phi có quy định khác trong Tiêu Chuẩn Phù Hợp, là căn cứ từ chối mang tính xét duyệt trong bảy năm đầu tiên. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.07(e). Hiện tại, tất cả các trọng tội không được đề cập trong các phần khác của Tiêu Chuẩn Phù Hợp đều áp dụng thời hạn

truy xét bảy năm, nhưng chỉ khi đã có bản án kết tội đối với hành vi phạm tội đó. 220 CMR 274.21 (Trọng Tội). Cách tiếp nhận hiện tại cho phép những cá nhân chấp nhận CWOFF vì trọng tội, chẳng hạn như buôn bán hoặc phân phối ma túy, vẫn đủ điều kiện để cung cấp Dịch Vụ. Bằng cách giải quyết lỗi hồng này và coi các phán quyết thay thế hoặc bị tạm hoãn là căn cứ từ chối mang tính xét duyệt đối với tất cả các trọng tội khác, Sở sẽ có cơ hội để xác định xem việc cấp Giấy Xác Nhận Kiểm Tra Lý Lịch có phù hợp với lợi ích công cộng hay không. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.03(3).

C. Thời Hạn Truy Xét Hiện Tại

Sở đề xuất bổ sung các trường hợp từ chối bắt buộc sau đây vào Thời Hạn Truy Xét Hiện Tại:

- Bị đình chỉ hoặc thu hồi quyền lái xe tại bất kỳ khu vực tài phán nào của Hoa Kỳ. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.04(b); và
- Giấy phép lái xe tạm thời, giấy phép lái xe cho người mới lái xe, giấy phép yêu cầu lắp đặt thiết bị khóa đánh lửa, giấy phép yêu cầu hạn chế thời gian lái xe, hoặc các hạn chế tương tự khác. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.04(c).

Nếu người nộp đơn đăng ký làm Tài Xế có một trong những điều trên khi TNC hoặc Sở tiến hành kiểm tra lý lịch, điều đó sẽ mặc nhiên trở thành căn cứ từ chối người nộp đơn.

D. Thời Hạn Truy Xét 1 Năm

Sở đề xuất thiết lập thời hạn truy xét một năm đối với một số loại đình chỉ giấy phép và gian lận tài khoản Tài Xế. Sở đề xuất bổ sung các trường hợp từ chối bắt buộc sau đây vào Thời Hạn Truy Xét 1 Năm:

- Đình chỉ giấy phép lái xe do bị kết luận "Có Lỗi" đối với ba lần vi phạm quá tốc độ trong vòng một năm trước đó. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.05(a);
- Đình chỉ giấy phép lái xe chở khách vì bất kỳ lý do nào liên quan đến điều khiển phương tiện giao thông cơ giới, trừ trường hợp có quy định khác. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.05(b); và

- Cho phép hoặc cố gắng cho phép người khác cung cấp Dịch Vụ Mạng Lưới Vận Tải thay mặt cho Tài Xế theo M.G.L. c. 159A½, § 7(b). Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.05(c).

E. Thời Hạn Truy Xét 3 Năm

Bộ đề xuất đình chỉ giấy phép do Các Sự Cố Phải Trả Phí Phụ Thu, như được định nghĩa trong 211 CMR 134.02, sẽ chuyển từ Thời Hạn Truy Xét 5 Năm (xem 220 CMR 274.21 (Đình Chỉ Giấy Phép)) sang Thời Hạn Truy Xét 3 Năm. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.06(a).

F. Thời Hạn Truy Xét 7 Năm

Sở đề xuất quy phạm hóa thời gian từ chối là bảy năm, căn cứ theo G.L. c. 159A½, § 4(a)(vii)(2), đối với Tài Xế được chỉ định tham gia chương trình giáo dục, điều trị hoặc cai nghiện rượu hoặc chất được kiểm soát theo lệnh của tòa. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.07(a). Ngoài ra, Sở đề xuất rằng các phán quyết thay thế hoặc bị tạm hoãn đối với các trọng không được đề cập trong phần khác của Tiêu Chuẩn Phù Hợp sẽ được coi là căn cứ từ chối mang tính xét duyệt. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.07(e).

G. Thời Hạn Truy Xét 10 Năm

Sở đề xuất sửa đổi thời hạn truy xét đối với các hành vi phạm tội sau đây từ Thời Hạn Truy Xét 7 Năm theo điều 220 CMR 274.21 (Tội Phạm Bạo Lực và Các Tội Danh Liên Quan Đến Lạm Dụng) sang Thời Hạn Truy Xét 10 Năm:

- Tội phạm liên quan đến sử dụng hoặc sở hữu vũ khí trái phép;
- G.L. c. 266, § 16 (đột nhập và xâm nhập vào ban đêm – trọng tội);
- G.L. c. 266, § 18 (đột nhập và xâm nhập vào ban ngày – trọng tội); và
- G.L. c. 272, § 53 (phơi bày bộ phận nhạy cảm nơi công cộng và làm phiền hoặc gạ gẫm người khác).

Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.08(c).

Ngoài ra, Sở đề xuất sửa đổi các hành vi phạm tội sau đây từ Truy Xét Vô Thời Hạn theo 220 CMR 274.21 thành Thời Hạn Truy Xét 10 Năm:

- G.L. c. 265, § 19 (cướp của không dùng vũ khí);
- G.L. c. 272, § 53A(b) (thực hiện hành vi tình dục để nhận thù lao);⁶
- G.L. c. 272, § 8 (gạ gẫm mại dâm);
- G.L. c. 265, § 13L (gây nguy hiểm cho trẻ em);
- G.L. c. 265, § 43 (trình rập); và
- 220 CMR 274.21 (Vi Phạm Giao Thông Nhiều Lần).

Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.08(c).

Sở cũng đề xuất bổ sung các hành vi phạm tội sau đây vào Thời Hạn Truy Xét 10 Năm:

- G.L. c. 265, § 15D(b) (siết cổ hoặc gây ngạt thở); và
G.L. c. 265, § 15A(b) (hành hung và gây thương tích bằng vũ khí nguy hiểm).

Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.08(c).

Ngoài ra, Sở đề xuất rằng phán quyết không có tội do mắc bệnh tâm thần hoặc việc bác bỏ vụ án do bị cáo không đủ khả năng hầu tòa đối với bất kỳ hành vi phạm tội nào nêu trên sẽ được coi là căn cứ từ chối bắt buộc trong thời hạn Truy Xét tương ứng. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.08(d).

Cuối cùng, Sở đề xuất coi các phán quyết thay thế hoặc bị tạm hoãn đối với các hành vi

⁶ Điều 53A(b) của Luật Chung chương 272 áp dụng cho cá nhân trả tiền cho người khác để thực hiện hành vi tình dục nhằm mục đích thu phí.

phạm tội thuộc diện Truy Xét Vô Thời Hạn là căn cứ từ chối bắt buộc trong mười năm đầu tiên kể từ khi phán quyết thay thế hoặc bị tạm hoãn đó được đưa ra. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.08(e).

H. Truy Xét Vô Thời Hạn

Sở đề xuất rằng phán quyết không có tội do mắc bệnh tâm thần hoặc việc bác bỏ vụ án do bị cáo không đủ khả năng hầu tòa đối với bất kỳ hành vi phạm tội nào thuộc diện Truy Xét Vô Thời Hạn đều cấu thành căn cứ từ chối bắt buộc. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.09(e). Cuối cùng, Sở đề xuất rằng một phán quyết thay thế hoặc tạm hoãn đối với một hành vi phạm tội thuộc diện Truy Xét Vô Thời Hạn sẽ cấu thành căn cứ từ chối mang tính xét duyệt nếu đã hơn mười năm trôi qua kể từ khi phán quyết thay thế hoặc tạm hoãn được đưa ra. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 275.09(f).

IV. DỰ THẢO QUY ĐỊNH 220 CMR 276.00: THỰC HÀNH VÀ QUY TRÌNH CỦA BAN QUẢN LÝ CÔNG TY MẠNG LƯỚI VẬN TẢI

A. Giới Thiệu

Sở đề xuất chuyển các điều khoản về thi hành và kháng cáo của 220 CMR 274.14 và 274.15 sang dự thảo quy định mới, 220 CMR 276.00: Thực Hành và Quy Trình của Ban Quản Lý Công Ty Mạng Lưới Vận Tải. Tất cả các quy định hiện hành có hiệu lực theo 220 CMR 274.14 đều có trong dự thảo quy định. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.06. Ngoài ra, Sở đề xuất sửa đổi 220 CMR 274.14(1) bằng cách quy phạm hóa các thẩm quyền của mình để áp dụng mức phạt tiền \$500 đối với TNC về một số vi phạm liên quan đến Tài Xế theo G.L. c. 159A½, § 7(a), bất kể kết quả xử lý cuối cùng của trát truyền lệnh. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.08(4).

Ngoài ra, dự thảo quy định sửa đổi các điều khoản hiện hành của 220 CMR 274.15 như sau:

- Phiên điều trần kháng cáo đối với các trường hợp từ chối mang tính xét duyệt hoặc theo thẩm quyền đối với người nộp đơn lần đầu có thể được tổ chức theo quyết định của Ban, thay vì là bắt buộc đối với tất cả người nộp đơn lần đầu. Dự Thảo Quy

Định 220 CMR 276.04(3); và

- Các kháng cáo của TNC đối với quyết định cuối cùng của Ban có thể được kháng cáo lên Tòa Thượng Thẩm, thay vì lên Sở đối với Lệnh do Ủy Ban ký. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.03(1)(a).

Luật Chung chương 159A½, § 2(m) yêu cầu Sở phải thiết lập các thủ tục kháng cáo cho Tài Xế có Giấy Xác Nhận Kiểm Tra Lý Lịch bị đình chỉ hoặc thu hồi và không nêu rõ rằng Sở phải thiết lập các thủ tục như vậy cho người bị từ chối cấp và chưa từng có Giấy Xác Nhận Kiểm Tra Lý Lịch. Tuy nhiên, cả quy định hiện hành và dự thảo quy định đều bao gồm các thủ tục kháng cáo dành cho những người nộp đơn lần đầu bị từ chối. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.04.

Sở cũng đề xuất bãi bỏ yêu cầu rằng những người nộp đơn đăng ký làm Tài Xế lần đầu bị từ chối mang tính xét duyệt hoặc theo thẩm quyền sẽ mặc nhiên được quyền yêu cầu phiên điều trần kháng cáo. Thay vào đó, Sở muốn làm rõ thẩm quyền của mình trong việc giải quyết kháng cáo dựa trên hồ sơ (tức là các tài liệu hỗ trợ cho kháng cáo được cung cấp bởi người nộp đơn bị từ chối) và sử dụng quyền quyết định của mình để xác định những kháng cáo lần đầu nào của người nộp đơn đăng ký làm Tài Xế là thỏa đáng để tổ chức một phiên điều trần. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.04(3).

Ngoài những sửa đổi này, sau đây là tóm tắt phần lớn, nhưng không phải toàn bộ, dự thảo quy định cho 220 CMR 276.00.

B. Quy Tắc Chung

Sở đề xuất rằng tất cả các kháng cáo của Tài Xế và các TNC thuộc thẩm quyền của Ban sẽ được tiến hành theo quy định tại 801 CMR 1.02: Các Quy Tắc Về Phiên Điều Trần Không Chính Thức/Công Bằng. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.03(1)(b)-(d). Ngoài ra, Sở đề xuất rằng một bên phải tạo cơ hội cho Ban xem xét lại lệnh triệu tập được ban hành liên quan đến việc kháng cáo trước Ban, và Ban có thể hủy bỏ, sửa đổi hoặc tạm dừng lệnh triệu tập nếu thấy phù hợp.

Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.03(2).

C. Tài Xế Kháng Cáo Lên Ban

Sở đề xuất mở rộng các yếu tố cần xem xét đối với đơn kháng cáo của Tài Xế liên quan đến việc bị từ chối mang tính xét duyệt hoặc theo thẩm quyền, đồng thời đảm bảo rằng Tài Xế và TNC đã cung cấp tất cả thông tin cần thiết để Sở đưa ra quyết định về tư cách. Xem Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.04(3)(a)-d, 276.04(4), 276.04(5). Các yếu tố mà Sở xem xét trong quá trình kháng cáo bao gồm hồ sơ của Tài Xế khi cung cấp Dịch Vụ cho TNC, các sự kiện và kết quả liên quan đến hồ sơ hình sự và điều khiển xe cơ giới của Tài Xế, cũng như mối liên hệ giữa hành vi của Tài Xế được thể hiện qua hồ sơ và khả năng cung cấp Dịch Vụ một cách an toàn và tôn trọng. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.04(3)(a).

Sở cũng đề xuất tiêu chuẩn hóa việc xem xét các yếu tố có thể làm giảm nhẹ hình phạt, chẳng hạn như liệu hành vi vi phạm hoặc hành động dẫn đến việc bị từ chối có liên quan đến tình trạng nghiện rượu hoặc ma túy mà Tài Xế đã từng phục hồi thành công. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.04(3)(b). Dự thảo quy định cũng đưa ra các tiêu chuẩn mà Sở sẽ áp dụng để xem xét các báo cáo sự cố do cơ quan thực thi pháp luật lập ra và áp dụng cho đơn kháng cáo của Tài Xế, đồng thời nêu chi tiết các loại tài liệu bổ sung mà Sở có thể yêu cầu Tài Xế hoặc TNC liên quan cung cấp liên quan đến việc Tài Xế kháng cáo quyết định về tư cách, lưu ý rằng việc không cung cấp thông tin được yêu cầu có thể dẫn đến đơn kháng cáo của Tài Xế bị bác bỏ hoặc từ chối. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.04(4), 276.04(5). Ngoài ra, Sở làm rõ rằng Tài Xế có nghĩa vụ phản biện quyết định về tính không phù hợp theo căn cứ từ chối bắt buộc hoặc mang tính xét duyệt với bằng chứng rõ ràng và có sức thuyết phục; và thông thường, trong trường hợp này, Sở sẽ có nghĩa vụ chứng minh tình trạng không đủ tư cách với bằng chứng ưu thế. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.04(6).

D. Kháng Cáo Về Quyết Định Vô Hiệu Hóa Tài Xế Đối Với TNC

Sở ghi nhận rằng đối với nhiều Tài Xé, việc cung cấp Dịch Vụ Mạng Lưới Vận Tải là kế sinh nhai và nguồn thu nhập chính của họ. Sở không có thẩm quyền buộc các TNC cho phép những Tài Xé đáp ứng Tiêu Chuẩn Phù Hợp của Sở được cung cấp Dịch Vụ trên Mạng Lưới Kỹ Thuật Số của công ty. Tuy Sở không thể điều chỉnh các tiêu chuẩn phù hợp nội bộ của TNC, nhưng Sở có thể xem xét các quy trình mà TNC sử dụng để đảm bảo các tiêu chuẩn phù hợp nội bộ của những công ty này được áp dụng công bằng. Theo đó, Sở đề xuất yêu cầu các TNC thiết lập quy trình kháng cáo về Vô Hiệu Hóa Tài Xé với các tiêu chuẩn nội bộ, trong đó tối thiểu bao gồm thông báo đầy đủ cho Tài Xé về lý do Vô Hiệu Hóa và tạo cơ hội để Tài Xé phản đối quyết định này. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.05.

E. Quy Trình Thực Thi Đối Với Các TNC

Dự thảo quy định thiết lập các quy trình mà theo đó Ban có thể thực thi liên quan đến việc tuân thủ của TNC đối với các quy tắc và quy định hiện hành. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.06, 276.07. Trước khi tiến hành thủ tục thi hành chính thức, Ban có thể ban hành các chỉ thị nhằm thực thi các quy tắc và quy định đối với các TNC, và các TNC có thể phản đối các chỉ thị này. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.06(1). Nếu Ban có lý do để tin rằng một TNC đã vi phạm quy tắc, quy định hoặc chỉ thị, Ban có thể gửi thư cảnh cáo cho TNC, nêu rõ (các) vi phạm tiềm ẩn và cho TNC cơ hội phản hồi hoặc, nếu cần thiết, tiến hành điều tra sơ bộ. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.06(2)-(3). Phù hợp với thực hành của Sở, dự thảo quy định cho biết một hành động thực thi chính thức của Ban sẽ được thực hiện thông qua thông báo về khả năng vi phạm. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.07(1)-(2), (6). Sở đề xuất một số nội dung mà Ban cần xem xét khi xác định hành động thực thi phù hợp. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 276.08(1)-(3).

V. DỰ THẢO QUY ĐỊNH 220 CMR 277.00: ĐIỆN KHÍ HÓA PHƯƠNG TIỆN MẠNG LƯỚI VẬN TẢI

A. Giới Thiệu

Ngày 11 tháng 8 năm 2022, Đạo Luật Năng Lượng Sạch 2022 đã được ký ban hành thành luật. Cùng với các điều khoản khác, Đạo Luật Năng Lượng Sạch 2022 yêu cầu Sở phải thiết lập một chương trình để giảm phát thải khí nhà kính từ các TNV. St. 2022, c. 179, § 47. Theo Đạo Luật Năng Lượng Sạch 2022, Sở có thể thiết lập các yêu cầu về điện khí hóa phương tiện mà không cần thiết lập các yêu cầu riêng biệt về giảm phát thải khí nhà kính nếu “[Sở] xác định rằng chỉ riêng các yêu cầu về điện khí hóa phương tiện là đủ để đạt được các mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính do Văn Phòng Điều Hành Năng Lượng và Môi Trường đặt ra . . .” St. 2022, c. 179, § 47.⁷ Ngoài ra, Sở phải “trong phạm vi khả thi... giảm thiểu mọi tác động tiêu cực của chương trình đối với các tài xế đến từ các khu dân cư và thành phố có thu nhập hộ gia đình trung bình hàng năm không quá 65% so với thu nhập hộ gia đình trung bình hàng năm của toàn tiểu bang.” St. 2022, c. 179, § 47. Các điều khoản của mục 47 đã được quy phạm hóa tại G.L. c. 159A½, § 13.

B. Chính Sách Khí Hậu của Khối Thịnh Vượng Chung

Vào ngày 30 tháng 6 năm 2022, EEA đã công bố [Kế Hoạch Khí Hậu và Năng Lượng Sạch đến năm 2025 và 2030](#) (“CECP 2025/2030”), trong đó xác định giao thông vận tải là nguồn phát thải khí nhà kính lớn nhất ở Massachusetts ([CECP 2025/2030](#) tại trang xii).⁸ EEA đã xác định một số chiến lược quan trọng để giảm phát thải khí nhà kính trong lĩnh vực giao thông vận tải, bao gồm nhưng không giới hạn ở: (1) thúc đẩy giao thông công cộng; (2) giảm số lượt đi lại của phương tiện

⁷ Sở đã xác định rằng chỉ riêng các yêu cầu về điện khí hóa phương tiện giao thông là đủ để đạt được giới hạn phát thải khí nhà kính do Văn Phòng Quản Lý Các Vấn Đề Năng Lượng và Môi Trường (“EEA”) đặt ra và do đó, không thiết lập các yêu cầu riêng biệt về giảm phát thải khí nhà kính.

⁸ Ngày 21 tháng 12 năm 2022, EEA đã công bố [Kế Hoạch Khí Hậu và Năng Lượng Sạch đến năm 2050](#) (“CECP 2050”). Các chiến lược trọng điểm được EEA xác định trong CECP 2025/2030 là cần thiết để giảm phát thải khí nhà kính của các TNV, và được nêu trong Lệnh này, phù hợp với các chính sách và chương trình được quy định trong CECP 2050.

cá nhân.; (3) tăng số lượng xe không phát thải (“ZEV”); và (4) loại bỏ dần các phương tiện không tiết kiệm nhiên liệu (CECP 2025/2030 tại trang 34-41). Liên quan đến các TNC, EEA đã xác định:

Xe cho thuê là một trong các cơ hội để đẩy nhanh việc triển khai [xe điện]. Những chiếc ô tô được sử dụng cho dịch vụ gọi xe, đi chung xe và taxi thường có quãng đường đi lại cao, được sử dụng để phục vụ việc đi lại của người dân và thường là do những người có thu nhập thấp điều khiển. Điện khí hóa các phương tiện cho thuê có thể là một cơ hội để tăng cường sử dụng cơ sở hạ tầng sạc trong các cộng đồng có thu nhập thấp và cộng đồng [Công Bằng Môi Trường], mở đường cho việc áp dụng rộng rãi hơn. Khối Thịnh Vượng Chung sẽ thực hiện chương trình điện khí hóa phân ngành này, bao gồm các cơ chế ưu đãi mở rộng, hỗ trợ cơ sở hạ tầng, tiếp cận cộng đồng và giáo dục.

CECP 2025/2030 trang 41.

Cũng vào ngày 30 tháng 6 năm 2022, theo G.L. c. 21N, Giám Đốc EEA đã ban hành [Quyết Định](#) về giới hạn phát thải khí nhà kính và các giới hạn phụ cụ thể theo ngành đến năm 2025 và 2030. Hội Đồng Điều Phối Cơ Sở Hạ Tầng Xe Điện (“EVICC”) của Khối Thịnh Vượng Chung đã công bố Đánh Giá Ban Đầu vào tháng 8 năm 2023 để cung cấp thông tin về tình trạng sạc xe điện (“EV”) tại Massachusetts và đề xuất các hành động nhằm xây dựng một mạng lưới sạc EV công bằng, kết nối, dễ tiếp cận và đáng tin cậy tại Massachusetts.⁹ Đánh Giá Ban Đầu của EVICC (tháng 8 năm 2025). EVICC đã công bố Đánh Giá Lần Thứ Hai vào tháng 8 năm 2025 để cung cấp thông tin cập nhật về tình trạng sạc EV và xác nhận rằng “các tài xế TNC đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy việc áp dụng EV một cách công bằng. Như đã nêu trong Đánh Giá Ban Đầu, những tài xế này thường đại diện cho nhóm dân số có thu nhập thấp và chưa được phục vụ đầy đủ, đồng

⁹ Hội Đồng Điều Phối Xe Điện của Khối Thịnh Vượng Chung Massachusetts, Đánh Giá Ban Đầu gửi Tòa Án Chung (tháng 8 năm 2023), có sẵn tại <https://www.mass.gov/doc/evicc-final-assessment/download>.

thời vận hành những loại xe có quãng đường di chuyển dài, phù hợp với quá trình điện khí hóa.”

Đánh Giá Lần Thứ Hai của EVICC ở trang 65 (tháng 8 năm 2025).¹⁰

C. Quy Định Về Điện Khí Hóa Phương Tiện Mạng Lưới Vận Tải

Khi đề xuất Quy Định Về Điện Khí Hóa TNV, Sở hướng tới đạt được nhiều mục tiêu: thúc đẩy quá trình chuyển đổi từ Phương Tiện sử dụng động cơ đốt trong sang ZEV, đặc biệt là đối với các Phương Tiện có quãng đường di chuyển dài thực hiện Dịch Vụ; duy trì cơ hội kinh tế cho Tài Xế; và đóng góp vào các chính sách khí hậu của Khối Thịnh Vượng Chung. Sở đã xem xét các giới hạn và chính sách giảm phát thải khí nhà kính của Khối Thịnh Vượng Chung và đã xác định rằng Quy Định Về Điện Khí Hóa TNV sẽ thiết lập các tiêu chuẩn để khuyến khích sử dụng ZEV và là đủ để góp phần giảm phát thải khí nhà kính theo giới hạn phụ cho ngành giao thông vận tải do Giám Đốc EEA đặt ra.¹¹ St. 2022, c. 179, § 47. Quy Định Về Điện Khí Hóa TNV được ban hành nhằm thúc đẩy thực hiện CECF 2025/2030 và hướng đến việc thiết lập các mục tiêu để các TNC chuyển đổi sang cung cấp Chuyển Đi Được Sắp Xếp Trước¹² bằng EV, bao gồm cả ZEV. Quy Định Về Điện Khí Hóa TNV cũng (1) yêu cầu TNC phát triển các chương trình ưu đãi tài chính cho Tài Xế mà theo giấy phép lái xe, cư trú trong một nhóm khu vực điều tra dân số nơi thu nhập hộ gia đình trung bình hàng năm không quá 65% thu nhập hộ gia đình trung bình hàng năm trên toàn tiểu bang để cung cấp các Chuyển Đi Được Sắp Xếp Trước bằng ZEV; (2) thu thập dữ liệu thông qua Mạng Lưới Kỹ Thuật Số của họ và có thể khuyến khích các Chuyển Đi bắt đầu hoặc kết thúc tại một cơ

¹⁰ Hội Đồng Điều Phối Xe Điện của Khối Thịnh Vượng Chung Massachusetts, Đánh Giá Lần Thứ Hai gửi Tòa Án Chung (tháng 8 năm 2025), có sẵn tại <https://www.mass.gov/doc/evicc-complete-second-assessment/download>.

¹¹ G.L. c. 21N, § 3A; Quyết Định của Giám Đốc Văn Phòng Quản Lý Các Vấn Đề Năng Lượng và Môi Trường Về Giới Hạn Phát Thải Khí Nhà Kính Toàn Tiểu Bang và Giới Hạn Phụ Cụ Thể Theo Ngành Đến Năm 2025 và 2030 (ngày 30 tháng 6 năm 2022), có sẵn tại <https://www.mass.gov/doc/2025-and-2030-ghg-emissions-limit-letter-of-determination/download>.

¹² "Chuyển Đi Được Sắp Xếp Trước" được định nghĩa là khoảng thời gian bắt đầu khi Tài Xế chấp nhận yêu cầu chuyển đi thông qua mạng lưới kỹ thuật số, tiếp tục trong suốt quá trình Tài Xế chờ Hành Khách TNC và kết thúc khi Hành Khách rời khỏi xe an toàn. G.L. c. 159A½, § 1.

sở hạ tầng giao thông công cộng;¹³ và (3) cung cấp cho Hành Khách và Tài Xế Mạng Lưới Vận Tải thông tin về các ưu đãi, phúc lợi và chương trình thuê, cho thuê và mua ZEV ở Massachusetts thuộc thẩm quyền giám sát của Sở. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 277.04, 277.06, 277.07.

Quy Định Về Điện Khí Hóa TNV đề xuất rằng một năm sau khi công bố Quy Định Về Điện Khí Hóa TNV cuối cùng, 220 CMR 277.00 trên Công Báo Massachusetts, tất cả các TNV thuộc sở hữu hoặc cho thuê bởi một TNC hoặc được cung cấp cho Tài Xế thông qua chương trình cho thuê (“Phương Tiện Thuộc Đội Xe”) sẽ là ZEV. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 277.03(1). Quy định về điện khí hóa Đội Xe của TNC không áp dụng cho phương tiện công cộng cho người khuyết tật hoặc phương tiện hỗ trợ người dùng xe lăn. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 277.03(2).

Ngoài ra, Quy Định Về Điện Khí Hóa TNV yêu cầu mỗi TNC phải nộp kế hoạch hai năm một lần cho Sở, trong đó nêu chi tiết các nỗ lực nhằm tăng cường điện khí hóa TNV và giảm phát thải khí nhà kính sao cho giảm thiểu tác động tiêu cực đến một số Tài Xế nhất định. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 277.07. Cụ thể, quy định này nhằm mục đích giảm thiểu tác động tiêu cực đến các Tài Xế cư trú trong một nhóm khu vực điều tra dân số nơi thu nhập hộ gia đình trung bình hàng năm không quá 65% thu nhập hộ gia đình trung bình hàng năm trên toàn tiểu bang. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 277.07(3). Các kế hoạch hai năm một lần cần giải thích cách mà mỗi TNC sẽ: (a) tăng cường sử dụng ZEV để cung cấp Chuyến Đi; (b) tăng cường Chuyến Đi Chung; (c) giảm Số Dặm Xe Di Chuyển (VMT) Giai Đoạn 1 và Giai Đoạn 2 so với VMT Giai Đoạn 3; (d) tăng số lượng Chuyến Đi xuất phát hoặc kết thúc tại các cơ sở hạ tầng giao thông công cộng; và (e) tăng cường cung cấp thông tin cho Tài Xế và Hành Khách về việc mua ZEV để sử dụng cá nhân và lựa chọn ZEV để cung cấp Chuyến Đi. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 277.07(4). Cuối cùng, Quy Định Về

¹³ “Mạng Lưới Kỹ Thuật Số” được định nghĩa là bất kỳ ứng dụng, phần mềm, trang web hoặc hệ thống nào được cung cấp hoặc sử dụng bởi một TNC cho phép thực hiện các chuyến đi được sắp xếp trước với Tài Xế. G.L. c. 159A½, § 1.

Điện Khí Hóa TNV yêu cầu mỗi TNC phải nộp báo cáo thường niên cho Sở, trong đó nêu chi tiết tiến độ đạt được các mục tiêu đã đề ra trong kế hoạch hai năm một lần của TNC. Dự Thảo Quy Định 220 CMR 277.08.

Dưới đây, Sở kêu gọi ý kiến đóng góp về nội dung đề xuất điện khí hóa TNC, cùng với các vấn đề khác.

VI. KÊU GỌI Ý KIẾN ĐÓNG GÓP

Để tạo cơ hội cho việc đóng góp ý kiến về Dự Thảo Quy Định Đối Với Công Ty Mạng Lưới Vận Tải, Sở sẽ tổ chức hai phiên điều trần công khai theo G.L. c. 30A, § 2. Cả hai phiên điều trần công khai sẽ được tổ chức theo hình thức kết hợp trực tiếp và trực tuyến. Các phiên điều trần trực tiếp sẽ diễn ra vào **Thứ Hai, ngày 8 tháng 6 năm 2026, lúc 10:00 sáng tại One South Station, Third Floor, Large Hearing Room, Boston, MA 02110** và vào **Thứ Năm, ngày 11 tháng 6 năm 2026, lúc 2:00 chiều tại Lawrence Public Library, Sargent Auditorium, 51 Lawrence Street, Lawrence, MA 01841**; cả hai phiên điều trần đều hỗ trợ tham gia trực tuyến thông qua nền tảng Zoom. Sở sẽ cung cấp thông dịch tại các phiên điều trần công khai bằng Tiếng Tây Ban Nha, Tiếng Bồ Đào Nha, Tiếng Trung Quốc (Tiếng Quan Thoại + Tiếng Quảng Đông), Tiếng Creole Haiti và Tiếng Việt. Sở cũng dự định tổ chức một hội nghị kỹ thuật kết hợp vào **Thứ Hai, ngày 22 tháng 6 năm 2026, lúc 10:00 sáng tại One South Station, Third Floor, Large Hearing Room, Boston, MA 02110**, nơi các nhân viên sẽ điều phối thảo luận về Quy Định Về Điện Khí Hóa TNC và đảm bảo các bên liên quan khác nhau cùng tham gia đối thoại về cách thức tốt nhất để thực hiện các mục tiêu theo luật định.

Sở cũng yêu cầu nhận được ý kiến đóng góp bằng văn bản lần đầu chậm nhất là 5:00 chiều **ngày 1 tháng 6 năm 2026**. Sau các phiên điều trần công khai, ý kiến phản hồi bằng văn bản phải được nộp trước 5:00 chiều ngày **2 tháng 7 năm 2026**. Sở hoan nghênh các đề xuất thay đổi về mặt

câu từ cụ thể đối với Dự Thảo Quy Định về Công Ty Mạng Lưới Vận Tải. Sở khuyến khích các bên liên quan hợp tác để đưa ra ý kiến và khuyến nghị đồng thuận, nếu có thể.

Ngoài ra, Sở cũng mong muốn nhận được ý kiến đóng góp về các chủ đề cụ thể sau:

Tư Cách của Tài Xế và Phương Tiện

1. Các TNC có thể làm gì để ngăn chặn hiệu quả hơn các trường hợp Tài Xế từ chối động vật hỗ trợ?
2. Sở có thể làm thế nào để tăng cường tính sẵn có của các phương tiện hỗ trợ người dùng xe lăn (“WAVs”) được cung cấp thông qua các TNC, đặc biệt là ở các khu vực nông thôn hoặc chưa được phục vụ đầy đủ của Massachusetts?
3. Liệu Sở có nên áp dụng thêm các yêu cầu cung cấp thông tin bổ sung đối với các Tài Xế đến từ tiểu bang khác liên quan đến kiểm tra lý lịch hay không?
4. Sở nên yêu cầu những gì từ các TNC muốn cung cấp Dịch Vụ bằng phương tiện tự hành?
5. Quý vị đề xuất các TNC nên thực hiện thêm những biện pháp an toàn nào để đảm bảo Hành Khách lên đúng Phương Tiện của Tài Xế đã được kết nối?
6. Các TNC có thể làm gì để ngăn chặn hiệu quả hơn các trường hợp chia sẻ tài khoản Tài Xế?
7. Các TNC có thể làm gì để ngăn chặn hiệu quả hơn các trường hợp gian lận khi tạo tài khoản Tài Xế?

Điện Khí Hóa Phương Tiện Dịch Vụ Xe Đi Chung

8. Những rào cản mà các Tài Xế TNC gặp phải khi muốn sở hữu ZEV để cung cấp Dịch Vụ là gì và có những cách nào để giải quyết những rào cản đó?
9. Theo Mục 13 của Chương 159A½ thuộc Luật Chung, Sở đang xem xét việc thiết lập các mục tiêu điện khí hóa cho Ngành TNC. Dựa trên thông tin hiện có, tình trạng thị trường EV và dự báo về việc áp dụng EV tại Khối Thịnh Vượng Chung Massachusetts, những mục tiêu điện khí hóa nào – cho các năm 2030, 2035 và 2040 – là khả thi và sẽ giảm thiểu tác động đến Tài Xế, đồng thời giảm thiểu ô nhiễm không khí, cải thiện sức khỏe cộng đồng và đạt được các mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính do Văn Phòng Quản Lý Các Vấn Đề Năng Lượng và Môi Trường đề ra?
 - i. Ngoài việc thiết lập các mục tiêu điện khí hóa, liệu có những chiến lược quản

lý nào khác hiệu quả hơn để điện khí hóa Ngành TNC và đạt được các mục tiêu đã nêu ở trên?

10. Quy Định Về Điện Khí Hóa TNV yêu cầu mỗi TNC phải nộp kế hoạch hai năm một lần cho Sở, trong đó nêu chi tiết các nỗ lực nhằm tăng cường điện khí hóa TNV và giảm phát thải khí nhà kính sao cho giảm thiểu tác động tiêu cực của chương trình đối với Tài Xế ở các khu dân cư và thành phố có thu nhập hộ gia đình trung bình hàng năm không quá 65% thu nhập hộ gia đình trung bình hàng năm của toàn tiểu bang. Sở nên áp dụng những tiêu chí đánh giá nào để xác định xem các nỗ lực được đề xuất có hợp lý, khả thi và đáng tin cậy hay không?
11. Việc cung cấp lựa chọn Chuyển Đi Chung mang lại những lợi ích và thách thức nào? Ví dụ, liệu có những mối lo ngại nào về an toàn công cộng khi yêu cầu cung cấp lựa chọn Chuyển Đi Chung hay không?
12. Liệu có nên áp dụng các Quy Định Về Điện Khí Hóa TNV cuối cùng cho tất cả các TNC, bất kể quy mô của TNC và số dặm di chuyển của phương tiện mà TNC đã cung cấp trong một năm hay không?
13. Sở nên định nghĩa như thế nào về tài xế có “quãng đường di chuyển dài” đang thực hiện các Dịch Vụ Mạng Lưới Vận Tải, và liệu Sở có nên yêu cầu các tài xế có quãng đường di chuyển dài, sử dụng xe động cơ đốt trong chuyển sang sử dụng ZEV hay không?
14. Sở nên xem xét những tiêu chí đủ điều kiện nào đối với các chương trình ưu đãi tài chính của TNC nhằm hỗ trợ các Tài Xế có quãng đường di chuyển dài khi cung cấp các Chuyển Đi Được Sắp Xếp Trước bằng ZEV?
15. Sở nên xem xét những tiêu chí đủ điều kiện nào đối với các chương trình ưu đãi tài chính của TNC nhằm giảm chi phí thuê ZEV cho Tài Xế để cung cấp Chuyển Đi?
16. Làm thế nào TNC có thể giảm thời gian và VMT trong Giai Đoạn 1 và Giai Đoạn 2?
17. Sở hướng đến việc khuyến khích các Chuyển Đi kết nối Hành Khách với các cơ sở hạ tầng giao thông công cộng như điểm dừng, nhà ga và bến bãi của xe buýt, tàu hỏa, phà và xe điện. Làm thế nào TNC có thể khuyến khích Hành Khách kết nối với các phương thức giao thông này?

Tất cả các tài liệu cần được gửi đến Sở dưới dạng tệp điện tử đính kèm qua email đến địa chỉ dpu.efiling@mass.gov và cho Cán Bộ Điều Trần, Zachary Caunter, tại địa chỉ Zachary.Caunter@mass.gov. Nội dung email phải nêu rõ: (1) số hồ sơ của thủ tục tố tụng (D.P.U.

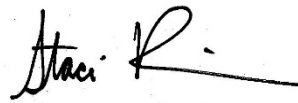
26-90); (2) tên của cá nhân hoặc công ty nộp hồ sơ; và (3) tiêu đề mô tả ngắn gọn về tài liệu. Hồ sơ điện tử cũng phải bao gồm tên, chức danh và email của người liên hệ trong trường hợp có câu hỏi về hồ sơ. Tên tệp điện tử phải nhận diện nội dung tài liệu nhưng không được vượt quá 50 ký tự. Các tài liệu được nộp dưới dạng điện tử sẽ được đăng trên trang web của Sở tại địa chỉ: <https://eeaonline.eea.state.ma.us/DPU/Fileroom> (nhập “26-90”).

Hồ sơ và tất cả các tài liệu liên quan tiếp theo được nộp cho Sở hoặc do Sở công bố sẽ được đăng tải trên trang web của Sở như đã nêu ở trên trong thời gian sớm nhất. Trong trường hợp cá nhân hoặc tổ chức mong muốn gửi ý kiến đóng góp hoặc can thiệp theo Lệnh này, chỉ cần nộp hồ sơ bằng hình thức điện tử như hướng dẫn chi tiết ở trên. Để yêu cầu tài liệu ở định dạng dễ tiếp cận cho người khuyết tật (chữ nổi, chữ in lớn, tài liệu điện tử, định dạng âm thanh), hãy liên hệ với điều phối viên ADA của Sở qua email eeadiversity@mass.gov, 617-626-1282.

Theo lệnh của Sở,



Jeremy C. McDiarmid, Chủ Tịch



Staci Rubin, Ủy Viên



Elizabeth A. Anderson, Ủy Viên

PHỤ LỤC A

Dự Thảo Quy Định đã được đánh dấu để thể hiện những thay đổi đã được bổ sung trong tài liệu này.

PHỤ LỤC B

Đính kèm theo đây là Phụ Lục B, Dự Thảo Quy Định chưa được đánh dấu.