|  |  |
| --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**CỤC HÀNG KHÔNG VIỆT NAM** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |

**BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**trong dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của**

**Thông tư 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung, Thông tư 14/2015/TT-BGTVT ngày 27/4/2015 quy định về việc bồi thường ứng trước không hoàn lại trong vận chuyển hành khách bằng đường hàng không và Thông tư 33/2016/TT-BGTVT ngày 15/11/2016 quy định về việc báo cáo hoạt động và báo cáo số liệu trong ngành hàng không dân dụng Việt Nam**

*(Kèm theo Tờ trình số ......./TTr-CHK ngày ..../4/2020 của Cục Hàng không Việt Nam)*

# I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẤT CẬP TỔNG QUAN

## 1. BỐI CẢNH XÂY DỰNG CHÍNH SÁCH

- Kết luận của Cục Kiểm tra Văn bản quy phạm pháp luật (Bộ Tư pháp) ngày 13/11/2019 (Công văn số 121/KL-KTrVB).

- Việc báo cáo kế hoạch phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh hàng không chung chưa được thực hiện nghiêm túc theo yêu cầu;

- Căn cứ xác định chuyến bay chậm, hủy (lịch bay căn cứ) không gắn với slot xác nhận và phép bay được cấp ra nên có sự khác biệt khi thống kê việc thực hiện slot đã được xác nhận và chỉ số chuyến bay đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến;

- Cắt giảm thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động đại diện cho hãng hàng không nước ngoài;

- Yêu cầu nội dung Điều lệ vận chuyển được liệt kê trong quy định hiện tại đã không còn phù hợp; việc liệt kê chi tiết vừa thừa lại có thể thiếu khi nhiều quy định, khuyến cáo, công nghệ mới được áp dụng trong lĩnh vực hàng không trên thế giới.

**2. MỤC TIÊU XÂY DỰNG CHÍNH SÁC****H**

- Khắc phục một số nội dung theo Kết luận của Cục Kiểm tra Văn bản quy phạm pháp luật (Bộ Tư pháp) ngày 13/11/2019 (Công văn số 121/KL-KTrVB).

- Thống nhất công tác quản lý hoạt động khai thác của các hãng hàng không thông qua chuyển đổi căn cứ xác định chuyến bay chậm, hủy từ lịch bay căn cứ hàng ngày sang phép bay do Cục Hàng không Việt Nam cấp nhằm thống nhất một nguồn thống kê, đảm bảo việc các hãng hàng không khai thác chuyến bay tuân thủ theo slot và phép bay được cấp;

- Bổ sung nội dung liên quan đến trách nhiệm của hãng hàng không, doanh nghiệp kinh doanh hàng không chung trong việc xây dựng kế hoạch khai thác đội tàu bay.

- Chỉnh sửa quy định về Điều lệ vận chuyển để mang tính tổng quát, bỏ các yêu cầu mang tính áp đặt, không còn phù hợp trong xu thế áp dụng mạnh mẽ của công nghệ thông tin (vé điện tử thay thế vé giấy...).

**II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

## 1. Chính sách 1: Bổ sung thêm nội dung “Kế hoạch khai thác đội tàu bay là cơ sở để Cục HKVN xác nhận hoặc từ chối xác nhận slot và cấp hoặc từ chối cấp phép bay.” Điều 3. Kế hoạch khai thác đội tàu bay của doanh nghiệp kinh doanh vận chuyển hàng không (sau đây gọi là hãng hàng không) và doanh nghiệp kinh doanh hàng không chung Việt Nam

### *1.1. Xác định vấn đề bất cập*

 Việc thực hiện chưa được thường xuyên theo quy định dẫn tới việc Cục HKVN bị động trong việc đảm bảo nguồn nhân lực giám sát an toàn theo quy định và các cảng hàng không bị động trong việc bố trí vị trí đậu qua đêm

### *1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

 Ràng buộc trách nhiệm báo cáo với việc cấp slot và cấp phép bay của Cục HKVN với căn cứ là đảm bảo năng lực giám sát an toàn của Cục và năng lực tiếp nhận của hạ tầng cảng hàng không.

### *1.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề*

Sửa đổi, bổ sung như dự thảo đã nêu.

### *1.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan*

 + Đối với công tác quản lý nhà nước chuyên ngành: tăng cường công tác quản lý Nhà nước, kịp thời bố trí nguồn nhân lực phù hợp;

 + Đối với các hãng hàng không: chuyên nghiệp hóa trong lập kế hoạch; Không phát sinh chi phí đối với các đối tượng chịu tác động;

+ Đối với doanh nghiệp kinh doanh cảng: chủ động bố trí nguồn lực phù hợp để tiếp nhận tàu bay;

### *1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn*

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn phương án như nêu tại dự thảo.

## 2. Chính sách 2: Sửa đổi Khoản 1, khoản 3, khoản 5 Điều 8 Thông tư 81 liên quan đến việc xác định chuyến bay bị chậm, hủy, khởi hành sớm

## 2.1. Xác định vấn đề bất cập

 Hiện tại, việc xác định chuyến bay chậm, hủy được căn cứ trên Lịch bay căn cứ được các hãng hàng không cập nhật vào 22h00 ngày trước ngày khai thác. Lịch bay căn cứ này do các hãng hàng không xây dựng, có thể không hoàn toàn chính xác như slot đã được xác nhận và phép bay đã được cấp nên việc thống kê tình hình sử dụng slot không thống nhất với thống kê chỉ số đúng giờ, chậm chuyến, hủy chuyến;

### *2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

 Thống nhất căn cứ xác định là phép bay do Cục HKVN cấp

 *2.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề:*

- Chuyến bay bị chậm là chuyến bay có giờ khởi hành thực tế (tính từ thời điểm rút chèn tàu bay) muộn hơn 15 phút so với thời gian dự kiến cất cánh theo phép bay (bản sửa đổi cuối cùng, nếu có) do Cục Hàng không Việt Nam cấp.”

- Chuyến bay hủy là chuyến bay không được thực hiện theo phép bay (bản sửa đổi cuối cùng, nếu có) do Cục Hàng không Việt Nam cấp và không được thông báo bằng điện văn tới Cục Hàng không Việt Nam, Cảng vụ hàng không, Công ty Quản lý bay liên quan tối thiểu 24 giờ trước thời gian dự kiến cất cánh.”

- Chuyến bay khởi hành sớm là chuyến bay có giờ khởi hành thực tế (tính từ thời điểm rút chèn tàu bay) sớm hơn thời gian dự kiến cất cánh theo phép bay (bản sửa đổi cuối cùng, nếu có) do Cục Hàng không Việt Nam cấp.”

*2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan*

 + Đối với công tác quản lý nhà nước chuyên ngành: thuận lợi cho công tác thống kê, đánh giá hoạt động khai thác;

 + Đối với các cảng vụ hàng không: sẽ mất thời gian để xây dựng, chuyển đổi hệ thống quản lý, cập nhật phép bay;

+ Đối với hãng hàng không: giảm được nhiệm vụ gửi Lịch bay căn cứ hàng ngày.

 *2.5.Kiến nghị giải pháp lựa chọn*

Cục HKVN kiến nghị lựa chọn phương án như dự thảo đưa ra.

**3. Chính sách 3: Hủy bỏ Điều 11 Thông tư 81 “Thủ tục cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động đại diện của pháp nhân Việt Nam cho hãng hàng không nước ngoài”.**

*3.1. Xác định vấn đề bất cập*

 Điều 11 Thông tư 81 quy định về hồ sơ, thủ tục cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động đại diện. Luật Hàng không dân dụng không quy định TTHC này. Do vậy, việc quy định thủ tục hành chính trong Thông tư là không phù hợp.

 *3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề*

 Thực hiện hủy bỏ thủ tục hành chính nêu trên phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành,

*3.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề*

Hủy bỏ Điều 11 Thông tư 81 quy định thủ tục cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động đại diện.

### *3.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan*

 + Đối với cơ quan quản lý Nhà nước: vẫn quản lý được đối tượng này thông qua Giấy phép kinh doanh dịch vụ tại cảng hàng không (Nghị định 92/2016/NĐ-CP);

 + Đối với doanh nghiệp: giảm thủ tục hành chính. Khi có nhu cầu thay mặt hãng hàng không để thực hiện các thủ tục liên quan đến hoạt động vận chuyển hàng không tại Việt Nam thì doanh nghiệp vẫn phải chủ động thông báo với cơ quan quản lý Nhà nước.

**III. LẤY Ý KIẾN**

1. Ngày 20/3/2020, Cục HKVN có công văn số 1174/CHK-VTHK báo cáo Bộ Giao thông vận tải về Đề cương chi tiết Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư 81, Thông tư 14, Thông tư 33.

2. Ngày 15/4/2020, Bộ Giao thông vận tải có công văn số 3586/BGTVT-VT về việc phê duyệt Đề cương chi tiết Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư 81, Thông tư 14, Thông tư 33.

3. Ngày 10/4/2020, Cục HKVN đã ban hành văn bản số 1439/CHK-VTHK lấy ý kiến của các đơn vị Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam, Tổng công ty Hàng không Việt Nam, Tổng công ty Quản lý bay Việt Nam, Công ty CPHK VietJet Air, Công ty CPHK Jetstar Pacific Airlines, Công ty CPHK Tre Việt, Công ty Bay dịch vụ hàng không và các Cảng vụ hàng không miền Bắc, miền Trung và miền Nam về Đề cương chi tiết Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư 81, 14, 33.

4. Cục HKVN đã nhận được ý kiến của Tổng công ty Quản lý bay, Tổng công ty Cảng hàng không Việt Nam (ACV), các Cảng vụ hàng không miền Bắc, Trung và Nam, Công ty CPHK Tre Việt (Văn bản đóng góp ý kiến của các cơ quan, đơn vị có trong Phụ lục kèm theo).

Các cơ quan, đơn vị, doanh nghiệp cơ bản đã nhất trí với các nội dung sửa đổi trên. Với các ý kiến góp ý khác Cục HKVN đã tổng hợp, giải trình chi tiết tại Bảng Tổng hợp các ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị và giải trình của Cục HKVN về Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư 81, Thông tư 14, Thông tư 33.

# IV. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ

Cục Hàng không Việt Nam chịu trách nhiệm giám sát, đánh giá thực hiện các chính sách nêu trên nếu được ban hành.