|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** |  **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc** |

**BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG**

**Dự thảo Nghị định ban hành Quy chế về quản lý hoạt động nạo vét**

**trong vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa.**

Căn cứ Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Giao thông vận tải xây dựng Báo cáo đánh giá tác động Dự thảo Nghị định ban hành Quy chế về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa với các nội dung sau:

**I. Sự cần thiết xây dựng dự thảo Nghị định**

Công tác nạo vét duy tu hàng hải hàng năm là công việc mang tính định kỳ hàng năm, có đặc thù là chỉ có thể thực hiện thi công hiệu quả trong khoảng thời gian nhất định trong năm (do chịu ảnh hưởng của điều kiện thời tiết, thủy văn, hải văn, bão lũ theo mùa). Về trình tự, thủ tục thực hiện chịu sự điều chỉnh đồng thời của các quy định về cung ứng dịch vụ công ích, đồng thời phải tuân thủ các quy định pháp luật về đầu tư xây dựng, đấu thầu, môi trường....

1. Từ năm 2014 đến năm 2016, công tác nạo vét, duy tu các tuyến luồng hàng hải thực hiện theo quy định tại các văn bản:

- Quyết định số 73/2013/QĐ-TTg ngày 27/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc thí điểm thực hiện cơ chế nạo vét, duy tu các tuyến luồng hàng hải do Bộ Giao thông vận tải quản lý.

- Thông tư số 28/2014/TT-BGTVT ngày 29/7/2014 của Bộ GTVT quy định về trình tự, thủ tục thực hiện nạo vét duy tu các tuyến luông hàng hải do Bộ GTVT quản lý, sử dụng từ nguồn ngân sách nhà nước;

- Thông tư số 77/2014/TT-BGTVT ngày 19/12/2014 của Bộ GTVT quy định về trình tự, thủ tục thực hiện nạo vét duy tu tuyến luồng hàng hải Hải Phòng, Sài Gòn - Vũng Tàu theo cơ chế thí điểm.

- Thông tư số 25/2013/TT-BGTVT ngày 29/8/2013 của Bộ GTVT quy định về trình tự, thủ tục thực hiện nạo vét luồng hàng hải, khu nước vùng nước trong vùng nước cảng biển kết hợp tận thu sản phẩm không sử dụng ngân sách nhà nước và quản lý nhà nước về hàng hải đối với hoạt động thăm dò, khai thác khoáng sản trong vùng nước cảng biển và luồng hàng hải

- Thông tư số 58/2015/TT-BTC ngày 25/4/2015 hướng dẫn lập, phân bổ dự toán, thanh toán, quyết toán kinh phí thực hiện cung ứng dịch vụ công ích nạo vét duy tu các tuyến luồng hàng hải do Bộ GTVT quản lý.

Bao gồm những nội dung chính sau:

- Không thực hiện bước lập dự án hoặc báo cáo kinh tế kỹ thuật.

- Không thực hiện bảo hành đối với công tác nạo vét duy tu;

- Chỉ lập ĐTM với lần nạo vét duy tu đầu tiên, các lần tiếp theo chỉ thực hiện giám sát môi trường theo ĐTM hoặc cam kết bảo vệ môi trường được duyệt, trừ trường hợp thay đổi vị trí đổ đất.

- Lựa chọn nhà thầu thi công luồng Định An - Cần Thơ theo thủ tục chỉ định thầu rút gọn;

- Thực hiện cơ chế đấu thầu rộng rãi với hợp đồng trọn gói đối với luồng Hải Phòng và Sài Gòn Vũng Tàu để duy trì chuẩn tắc thiết kế tuyến luồng hàng hải trong khoảng thời gian xác định với kinh phí cố định và hợp đồng trọn gói không điều chỉnh kinh phí thực hiện; Việc thực hiện nạo vét duy tu các tuyến luồng còn lại thực hiện theo quy định pháp luật về đấu thầu.

- Về nguồn vốn: Bảo đảm cân đối nguồn vốn ngân sách hàng năm để thực hiện nạo vét duy tu các tuyến luồng hàng hải quan trọng và các tuyến luồng không huy động được nguồn vốn xã hội hóa.

- Phân công rõ trách nhiệm và quy trình thực hiện.

Sau 03 năm thí điểm với những quy định nêu trên, Bộ GTVT đã tổ chức Hội nghị đánh giá và lấy ý kiến của cơ quan ban ngành về kết quả thực hiện. Về cơ bản đã đạt được các mục tiêu đề ra, quá trình thực hiện đã rút gọn, thủ tục thuận lợi, nhanh chóng và hiệu quả rõ rệt. Trình tự thủ tục thực hiện công tác nạo vét, duy tu các tuyến luồng hàng hải được thực hiện đúng quy định, có sự phân công, phân cấp rõ ràng và sự phối hợp chặt chẽ giữa các đơn vị. Công tác quản lý của các cơ quan nhà nước được tăng cường, hạn chế tối đa tiêu cực, ngăn ngừa các hành động gây ô nhiễm môi trường. Tuy nhiên còn tồn tại một số bất cập như sau:

**Đối với công tác nạo vét duy tu sử dụng vốn ngân sách nhà nước:**

- Một số công trình thời gian xin cấp vị trí đổ đất, các thủ tục môi trường kéo dài ảnh hưởng lớn đến tiến độ thực hiện;

- Công tác phối hợp với các địa phương để quy hoạch bố trí vị trí đổ đất lâu dài chưa thực hiện được;

- Một số quy định chi tiết tại Thông tư số 28/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 77/2014/TT-BGTVT cần được điều chỉnh, bổ sung cho phù hợp hơn với đặc thù công tác nạo vét và điều kiện thực tế (Ví dụ: quy định tư vấn giám sát phải có mặt liên tục trên từng phương tiện vận chuyển đi đổ bùn đất, một số quy định chi tiết đối với hệ thống giám sát AIS, thiết bị ghi hình camera, sao chép dữ liệu, thủ tục kiểm tra “kẹp chì”… khó khăn khi triển khai).

- Đối với luồng khoán gọn: Do là năm đầu tiên thực hiện nên các nhà thầu gặp không ít khó khăn trong việc lập phương án thi công tối ưu, dự báo, thi công dự phòng sa bồi. Trong 02 năm, toàn bộ các phương tiện thiết bị đã đăng ký đều phải huy động, đảm bảo sẵn sàng thi công tại công trường, không được phép tham gia dự thầu hoặc thi công tại các công trình khác nếu chưa được cấp có thẩm quyền chấp thuận, chưa tận dụng được năng lực thiết bị trong thời gian không thi công.

- Thông tư số 28/2014/TT-BGTVT mới chỉ áp dụng đối với công tác nạo vét, duy tu luồng hàng hải sử dụng ngân sách nhà nước do Bộ Giao thông vận tải quản lý, chưa có quy định bắt buộc áp dụng đối với tất cả các dự án từ các nguồn kinh phí khác.

**Đối với các dự án nạo vét theo hình thức xã hội hóa:**

Thông tư số 25/2013/TT-BGTVT ngày 29/8/2013 của Bộ GTVT quy định về trình tự, thủ tục thực hiện nạo vét luồng hàng hải, khu nước vùng nước trong vùng nước cảng biển kết hợp tận thu sản phẩm không sử dụng ngân sách nhà nước và quản lý nhà nước về hàng hải đối với hoạt động thăm dò, khai thác khoáng sản trong vùng nước cảng biển và luồng hàng hải ra đời trên cơ sở thực tế triển khai công tác xã hội hóa nạo vét tận thu sản phẩm, không sử dụng ngân sách nhà nước, chưa có Nghị định của Chính phủ quy định về việc này; chưa có quy định chi tiết đối với một số nội dung như: Thủ tục đăng ký dự án, quy định về năng lực của nhà đầu tư, quy định về đánh giá tính khả thi, hiệu quả của dự án, trách nhiệm, chi phí tư vấn giám sát, chi phí giám sát của cơ quan nhà nước, chế tài xử lý đối với trường hợp vi phạm hợp đồng, chậm thực hiện dự án…, thủ tục lựa chọn nhà đầu tư khi có nhiều nhà đầu tư cùng đăng ký một dự án, các thủ tục liên quan như: đăng ký tận thu tại địa phương, đăng ký xuất khẩu tại Bộ Xây dựng… dẫn đến lúng túng và vướng mắc khi thực hiện, cụ thể:

- Việc triển khai dự án liên quan đến nhiều cơ quan, ban ngành như Bộ Tài nguyên môi trường, Bộ Xây dựng, UBND tỉnh (Sở GTVT, Sở Tài nguyên môi trường, Sở NN và phát triển nông thôn…), thời gian tiến hành các thủ tục thường kéo dài ảnh hưởng đến tiến độ dự án.

- Một số dự án gặp khó khăn về giải phóng lồng bè cá và đăng đáy. Hiện tượng cát tặc tại các khu vực có dự án vẫn đang diễn ra rất phức tạp nên đôi khi gây ảnh hưởng đến dự án XHH.

- Việc giám sát của cơ quan nhà nước như Cục Hàng hải Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải chưa được hiệu quả do chưa có đầy đủ thiết bị, phương tiện, nhân lực và không có chi phí để thực hiện.

**Đối với các dự án nạo vét luồng hàng hải, khu nước trước bến, vùng nước không theo hình thức đầu tư từ nguồn vốn ngân sách nhà nước và xã hội hóa:**

Hoạt động nạo vét luồng hàng hải, khu nước trước bến, vùng nước không theo hình thức đầu tư từ nguồn vốn ngân sách nhà nước và xã hội hóa mà do các chủ đầu tư, nhà đầu tư hoặc đơn vị quản lý khai thác thực hiện bằng nguồn vốn của đơn vị chịu sự điều chỉnh của: Luật Xây dựng, các quy định pháp luật liên quan và các quy định pháp luật về hàng hải đối với công trình thi công trong vùng nước cảng biển (các quy định này chưa cụ thể, rõ ràng). Quá trình thực hiện liên quan chặt chẽ với Chính quyền địa phương trong các công tác như: thực hiện quy định về môi trường, quy hoạch, bố trí vị trí đổ vật liệu nạo vét, công tác kiểm tra giám sát liên ngành để quản lý các vi phạm an toàn, quản lý khai thác... do đó để đáp ứng yêu cầu thực tiễn thực hiện hoạt động nạo vét, duy tu này còn gặp nhiều khó khăn.

2. Từ năm 2011 đến nay, thực hiện Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì xây dựng, ban hành thông tư hướng dẫn chi tiết công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động nạo vét luồng đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa kết hợp tận thu sản phẩm, bao gồm:

 - Thông tư số 37/2013/TT-BGTVT ngày 24/10/2013 của Bộ GTVT quy định về nạo vét luồng đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa kết hợp tận thu sản phẩm;

 - Thông tư số 69/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 của Bộ GTVT thay thế Thông tư số 37/2013/TT-BGTVT quy định về nạo vét luồng đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa kết hợp tận thu sản phẩm.

Đến nay, sau gần hai năm tổ chức thực hiện, về cơ bản, các thông tư đã đạt được mục tiêu đề ra, thống nhất quản lý trong cả nước về nạo vét luồng đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa kết hợp tận thu sản phẩm, trình tự, thủ tục thực hiện thuận lợi, nhanh chóng, có sự phân công, phân cấp rõ ràng ,tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan, đơn vị quản lý, hạn chế các hành động gây ô nhiễm môi trường. Tuy nhiên, bên cạnh kết quả đã đạt được, các quy định này còn tồn tại nhiều vướng mắc làm giảm hiệu quả thực hiện các dự án. Cụ thể:

**Đối với công tác nạo vét duy tu sử dụng vốn ngân sách nhà nước:**

- Về nguồn vốn: vốn bố trí hàng năm cho công tác nạo vét duy tu hạn chế, chưa đáp ứng được nhu cầu thực tế.

- Về trình tự thủ tục: Chưa có cơ chế đặc thù đối với loại hình nạo vét duy tu đảm bảo giao thông cần áp dụng các thủ tục rút gọn, thời gian tổ chức thi công nhanh để thông luồng.

- Thời gian xin cấp vị trí đổ đất, các thủ tục môi trường kéo dài ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện và chi phí.

- Còn thiếu các quy định về hoạt động nạo vét luồng đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa sử dụng ngân sách nhà nước.

**Đối với các dự án nạo vét theo hình thức xã hội hóa:**

Thông tư số 69/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 của Bộ GTVT thay thế Thông tư số 37/2013/TT-BGTVT quy định về nạo vét luồng đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa kết hợp tận thu sản phẩm được xây dựng trên cơ sở thực tế triển khai công tác xã hội hóa nạo vét tận thu sản phẩm, không sử dụng ngân sách nhà nước, chưa có Nghị định của Chính phủ quy định về việc này; chưa có quy định chi tiết đối với một số nội dung như: Thủ tục đăng ký dự án, quy định lựa chọn nhà đầu tư, quy định về đánh giá tính khả thi, hiệu quả của dự án, trách nhiệm, chi phí tư vấn giám sát, chi phí lập, thẩm định, phê duyệt dự án, chi phí giám sát của cơ quan nhà nước, chế tài xử lý đối với các trường hợp vi phạm hợp đồng, chậm thực hiện dự án, cơ chế giao cho địa phương quản lý các dự án trên luồng đường thủy nội địa quốc gia.....các thủ tục liên quan khác như: đăng ký tận thu tại địa phương, đánh giá tác động môi trường, đăng ký xuất khẩu tại Bộ Xây dựng....dẫn đến lúng túng và vướng mắc khi thực hiện, cụ thể:

- Việc triển khai dự án liên quan đến nhiều cơ quan, ban ngành như Bộ Tài nguyên môi trường, Bộ Xây dựng, UBND Tỉnh (Sở GTVT, Sở Tài nguyên môi trường, Sở NN và phát triển nông thôn, Sở Tài chính, ....), , thời gian tiến hành các thủ tục thường kéo dài ảnh hưởng đến tiến độ dự án;

- Hiện tượng cát tặc tại các khu vực có dự án vẫn đang diễn ra rất phức tạp gây ảnh hưởng đến dự án XHH và xã hội, đời sống dân cư ven sông;

- Công tác kiểm soát các loại phương tiện tham gia hoạt động nạo vét, sản phẩm nạo vét, bảo vệ môi trường còn nhiều hạn chế do thiếu cơ sở pháp lý, trang thiết bị, nhân lực.

- Việc giám sát của cơ quan nhà nước như Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Các cảng vụ, chi cục đường thủy nội địa chưa được thường xuyên do chưa có đầy đủ thiết bị, phương tiện, nhân lực và không có chi phí để thực hiện;

 - Hiện tại, nhiều quy định của nhà nước có liên quan đến công tác nạo vét luồng đường thủy nội địa, vùng nước cảng, bến thủy nội địa đã thay đổi nhưng quy định về quy trình quản lý chất lượng trong công tác quản lý, bảo trì đường thủy nội địa chưa được ban hành chính thức; các Đoạn quản lý đường sông đã được cổ phần hóa thành các Công ty Cổ phần nhưng việc lập và giao kế hoạch bảo trì hàng năm còn chậm, gây khó khăn trong công tác lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án.

Căn cứ kết quả thực hiện thí điểm đạt được khi thực hiện Quyết định số 73/2013/QĐ-TTg ngày 27/11/2013 cho thấy việc áp dụng các trình tự thủ tục thực hiện nạo vét duy tu các tuyến luồng hàng hải theo các nội dung đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 73/2013/QĐ-TTg ngày 27/11/2013 mang lại hiệu quả rõ rệt, thủ tục nhanh chóng, thuận tiện.

Với tình hình hiện tại, để giải quyết những vướng mắc, tồn tại trên; phù hợp với thực tế của công tác nạo vét, duy tu; nâng cao hiệu quả, hiệu lực quản lý nhà nước của các Bộ, ngành và địa phương nhưng vẫn bảo đảm sự tuân thủ pháp luật thì việc xây dựng và ban hành Nghị định quy định về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa, thống nhất về trình tự, thủ tục, chức năng, nhiệm vụ, trách nhiệm của các cơ quan liên quan theo quy định của Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu và các quy định pháp luật có liên quan theo hình thức phù hợp và thủ tục rút gọn, tạo thuận lợi nhanh chóng, hiệu quả, khuyến khích và huy động được các nguồn lực xã hội tham gia công tác nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa là hết sức cần thiết

**II. Mục tiêu xây dựng Dự thảo Nghị định**

Dự thảo Nghị định được xây dựng trên tinh thần đáp ứng được những mục tiêu cơ bản sau:

- Cập nhật, bổ sung những quy định mới của các văn bản pháp lý có liên quan (Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015, Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu, Luật Bảo vệ môi trường,...).

- Kế thừa, sửa đổi các quy định hiện hành của Quyết định số 73/2013/QĐ-TTg ngày 27/11/2013, Thông tư số 28/2014/TT-BGTVT ngày 29/7/2014, Thông tư số 77/2014/TT-BGTVT ngày 19/5/2014 và Thông tư số 25/2013/TT-BGTVT ngày 29/8/2013, số 69/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 hiện vẫn phù hợp với hệ thống pháp luật và thực tiễn xã hội.

- Điều chỉnh, sửa đổi những quy định chưa rõ ràng, những nội dung còn bất cập.

- Bãi bỏ, giảm bớt các thủ tục hành chính không cần thiết. Xây dựng trình tự, thủ tục thực hiện nhanh gọn, tạo thuận lợi và hiệu quả trong công tác nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa đáp ứng yêu cầu cấp thiết của việc vận chuyển hàng hóa, giao thông hàng hải, giao thông đường thủy.

**III. Một số vấn đề cần giải quyết**

Trên cơ sở mục tiêu xây dựng Dự thảo Nghị định nói trên, một số vấn đề chính cần giải quyết là:

- Tăng cường sự phối hợp giữa các Bộ, ngành; phân công, phân cấp ủy quyền rõ ràng cho các cơ quan, đơn vị. Nâng cao hiệu lực, hiệu quả hoạt động của các Bộ, ngành và địa phương trong công tác quản lý nhà nước đối với công tác nạo vét trong vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa. Quy định tại Dự thảo Nghị định là cơ sở cho các cơ quan quản lý nhà nước quản lý, tổ chức thực hiện công tác nạo vét công khai, minh bạch; phân công, phân cấp rõ ràng trách nhiệm của các cơ quan quản lý, tổ chức thực hiện nạo vét, các cơ quan chính quyền địa phương, cộng đồng...

- Mở rộng phạm vi và đối tượng áp dụng: Dự thảo Nghị định quy định cụ thể về các nội dung cần tuân thủ, thủ tục đối với các dự án do tổ chức, cá nhân thực hiện bằng mọi nguồn kinh phí. Dự thảo Nghị định đưa ra quy chế quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa phù hợp với từng loại hình; kêu gọi, khuyến khích các nhà đầu tư thực hiện xã hội hóa nạo vét trong vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa kết hợp tận thu sản phẩm, không sử dụng ngân sách nhà nước.

Thống nhất trong quản lý và tạo lập được hành lang pháp lý, là cơ sở xây dựng các hướng dẫn chi tiết về thủ tục, trình tự, giải quyết được những vướng mắc, tránh lúng túng trong quá trình thực hiện đối với tất cả các dự án nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa được thực hiện bằng mọi nguồn vốn, có như vậy mới thu hút được các nhà đầu tư, tranh thủ được mọi nguồn vốn, tiết kiệm được NSNN.

- Rút gọn và cụ thể hóa thủ tục: Dự thảo Nghị định quy định cụ thể về trình tự, thủ tục thực hiện; các hình thức thực hiện phù hợp và thủ tục rút gọn tạo thuận lợi nhanh chóng, hiệu quả, vẫn đảm bảo tuân thủ các quy định pháp luật về đầu tư xây dựng, đấu thầu, môi trường,...Rút ngắn thời gian, giảm thủ tục triển khai công tác bảo vệ môi trường tạo điều kiện đẩy nhanh tiến độ thi công, tiết kiệm kinh phí trong nạo vét duy tu các tuyến luồng hàng hải, khu nước, vùng nước hàng hải và luồng đường thủy nội địa, kịp thời đáp ứng nhu cầu giao thông.

- Phòng chống tiêu cực trong công tác nạo vét vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa. Dự thảo Nghị định quy định về việc công khai các thông tin của các dự án nạo vét trong vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa (như: kế hoạch đấu thầu, kết quả lựa chọn nhà thầu, thông tin về nhà thầu tham gia thi công, nhà thầu bị xử lý vi phạm, danh sách các đơn vị thi công, đơn vị tư vấn giám sát, chủ đầu tư, tiến độ thi công...); Quy định liên quan đến việc lắp đặt thiết bị giám sát nạo vét để giám sát phương tiện vận chuyển bùn đất nạo vét đổ đúng vị trí quy định; Quy đinh áp dụng phương pháp đo đạc khảo sát RTK trong công tác nạo vét để bảo đảm chính xác, khách quan, minh bạch trong khảo sát lập bản vẽ thiết kế thi công, đo bàn giao mặt bằng thi công, đo nghiệm thu kết quả thi công,....

**IV. Đánh giá tác động của Dự thảo Nghị định**

 **1. Tác động đến kinh tế, xã hội, hệ thống pháp luật**

Từ khi ban hành Chỉ thị số 29/2008/CT-TTg ngày 02/10/2008, Quyết định số 73/2013/QĐ-TTg ngày 27/11/2013, tiếp đến là các Thông tư số 28/2014/TT-BGTVT ngày 29/7/2014, Thông tư số 77/2014/TT-BGTVT ngày 19/5/2014, Thông tư số 25/2013/TT-BGTVT ngày 29/8/2013, Thông tư số 37/2013/TT-BGTVT ngày 24/10/2013 và Thông tư số 69/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015 đã có tác động rất lớn đối với việc duy trì hoạt động thường xuyên của các tuyến luồng hàng hải, luồng đường thủy nội địa hoạt động giao thông, dịch vụ vận tải, hoạt động phát triển đội tàu biển quốc gia, góp phần tích cực vào thành tựu phát triển, hội nhập kinh tế quốc tế của đất nước. Cụ thể, công tác nạo vét duy tu hoạt động hiệu quả đã góp phần gia tăng lượt tàu và lượng hàng qua cảng, đặc biệt là tàu có trọng tải và mớn nước lớn. Ngoài ra, việc đảm bảo ổn định độ sâu luồng đã nâng cao khả năng chạy tàu và mức độ an toàn cho tàu vào, rời cảng; góp phần giảm thiểu thời gian neo chờ tàu tại cảng. Độ sâu luồng đảm bảo việc lưu thông tàu thuyền thông suốt và giảm mật độ tàu thuyền lưu thông trong cùng thời điểm. Việc đảm bảo độ sâu luồng góp phần nâng cao hiệu quả khai thác đối với hệ thống cảng biển tại khu vực, cảng thủy nội địa tạo điều kiện để doanh nghiệp cảng chủ động trong công tác điều động, tiếp nhận tàu thuyền và bố trí phương án làm hàng phù hợp; góp phần tăng năng suất xếp dỡ hàng và thu ngắn thời gian lưu trữ tàu tại cảng do giảm thời gian phụ thuộc con nước, thời gian neo chờ, chờ cầu trong thời gian các đoạn cạn bị sa bồi chưa được nạo vét kịp thời.

Trên cơ sở kế thừa những nội dung còn phù hợp tại Quyết định số 73/2013/QĐ-TTg, Thông tư số 28/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 77/2014/TT-BGTVT, Thông tư số 25/2013/TT-BGTVT và Thông tư số 37/2013/TT-BGTVT ngày 24/10/2013 và Thông tư số 69/2015/TT-BGTVT ngày 9/11/2015; chỉnh sửa, bổ sung một số tồn tại bất cập, Dự thảo Nghị định khi được thông qua sẽ bảo đảm tính ổn định cơ bản của các văn bản trên, đồng thời sẽ có những tác động tích cực đến đời sống kinh tế xã hội như sau:

 - Tác động thiết thực đối với tiến trình phát triển, hội nhập kinh tế của đất nước; đáp ứng yêu cầu và tạo điều kiện thúc đẩy phát triển, hội nhập của hệ thống cảng biển, cảng thủy nội địa nước ta theo hướng quy mô lớn, hiện đại và bảo đảm tốt nhu cầu lưu thông hàng hóa, hành khách trong nước với nước ngoài; đáp ứng yêu cầu sản xuất, kinh doanh và nhu cầu đi lại của nhân dân, đặc biệt là đối với công tác cải cách thủ tục hành chính tạo điều kiện thuận lợi cho cơ quan, tổ chức, cá nhân hoạt động giao thông hàng hải, giao thông đường thủy.

- Triệt để giải quyết những quy định còn thiếu, chưa rõ ràng. Dự thảo Nghị định không phát sinh thêm thủ tục hành chính, mà còn rút gọn, giảm thời gian thực hiện thủ tục; giảm bớt các thủ tục, quy định không cần thiết.

- Triệt để công khai, minh bạch trong hoạt động nạo vét duy tu luồng hàng hải, khu nước, vùng nước hàng hải và luồng, vùng nước cảng, bến thủy nội địa giải quyết vấn đề chống tham nhũng, tiêu cực theo đúng chủ trương chính sách của Đảng và nhà nước.

Việc xây dựng Dự thảo Nghị định hoàn thiện thêm một bước hệ thống pháp luật hàng hải, là cơ sở pháp lý quan trọng để cơ quan quản lý nhà nước nâng cao hiệu lực, hiệu quả trong việc quản lý nhà nước chuyên ngành, giám sát các hoạt động liên quan đến nạo vét duy tu luồng hàng hải và luồng đường thủy nội địa. Nghị định là văn bản pháp lý thật sự cần thiết đối với lĩnh vực giao thông vận tải nói chung và ngành hàng hải, ngành đường thủy nói riêng; đồng thời là căn cứ quan trọng để Bộ Giao thông vận tải, các Bộ ngành có liên quan ban hành các văn bản hướng dẫn nhằm đáp ứng yêu cầu quản lý trong nước và phù hợp với điều ước quốc tế về hàng hải mà Việt Nam là thành viên.

**2. Tác động đến quyền và nghĩa vụ của công dân, khả năng tuân thủ của cơ quan, tổ chức, cá nhân**

Trong bối cảnh nền kinh tế của đất nước đang còn nhiều khó khăn, hoạt động hàng hải nói chung và hoạt động nạo vét duy tu các luồng hàng hải và luồng đường thủy nói riêng ngày càng phức tạp, việc ban hành Dự thảo Nghị định, đi vào cuộc sống góp phần tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa trong việc thực thi cho cả cơ quan quản lý và các tổ chức, cá nhân thực hiện thủ tục hành chính liên quan, thực thi các quy định của pháp luật; bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, tiết kiệm thời gian, chi phí tuân thủ của nhà đầu tư, góp phần hoàn thiện quy định của nhà nước, phù hợp với cam kết của Việt Nam theo các điều ước quốc tế.

Việc ban hành Dự thảo Nghị định góp phần hoàn chỉnh hệ thống pháp luật về hàng hải, về đường thủy nội địa tạo cơ sở pháp lý cụ thể, phù hợp để quản lý chặt chẽ đáp ứng được các yêu cầu của Chính phủ để thực hiện nhiệm vụ tăng cường quản lý, chống thất thoát, lãng phí và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp nhưng vẫn đảm bảo khắc phục được tình trạng lợi dụng các dự án nạo vét, duy tu các tuyến luồng hàng hải, luồng đường thủy nội địa để khai thác cát trái phép như hiện nay.

Dự kiến khi Dự thảo Nghị định có hiệu lực sẽ góp phần thu hút các nguồn lực tham gia hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa nhằm thiết lập và duy trì môi trường an toàn giao thông, an toàn an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường; tạo điều kiện cho phát triển thương mại, kinh tế biển và mục tiêu nhân đạo, kết hợp bảo vệ quốc phòng, an ninh, phối hợp tìm kiểm cứu nạn, góp phần khẳng định chủ quyền, quyền chủ quyền quốc gia trên biển, đảo phù hợp với các quy định của pháp luật.

 Xuất phát từ những nội dung đánh giá tác động nêu trên, Bộ Giao thông vận tải kính báo cáo Chính phủ thông qua Dự thảo Nghị định ban hành Quy chế quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa.