

Số: **3182** /PTM-PC

Vv: góp ý Dự thảo Nghị định ban hành Quy chế quản lý hoạt động nạo vét, duy tu vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa

Hà Nội, ngày 24 tháng 11 năm 2017

Kính gửi: Vụ Kết cấu hạ tầng – Bộ Giao thông Vận tải

Trả lời Công văn số 12711/BGTVT-KCHT của Bộ Giao thông Vận tải về việc đề nghị góp ý Dự thảo Nghị định ban hành Quy chế quản lý hoạt động nạo vét, duy tu vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa (sau đây gọi tắt là Dự thảo), Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, trên cơ sở ý kiến của doanh nghiệp, có một số ý kiến như sau:

1. Tính thống nhất

Hiện nay, vùng nước cảng biển, vùng nước đường thủy nội địa được coi là tài sản của Nhà nước và được quản lý theo pháp luật về quản lý tài sản nhà nước (Luật Quản lý, sử dụng tài sản công). Hiện nay, Bộ Tài chính đang soạn thảo các Nghị định về quản lý kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó có đường thủy nội địa và đường biển. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, trao đổi với các quy định của hai dự thảo Nghị định trên nhằm bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật.

Hai nghị định về quản lý sử dụng tài sản công là kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa và đường biển có một số nguyên tắc đáng chú ý sau liên quan đến nạo vét, duy tu công trình:

- Ưu tiên áp dụng hình thức khoán và nạo vét có tận thu sản phẩm.
- Phần nghĩa vụ tài chính đối với Nhà nước khi khai thác khoáng sản là sản phẩm tận thu được trừ chi phí bảo trì luồng tuyến.

Đây là những nguyên tắc quan trọng chưa được thể hiện trong Dự thảo này.

2. Nạo vét, duy tu theo hình thức khoán

Cơ chế khoán được kỳ vọng sẽ mang lại bước tiến lớn trong việc nâng cao chất lượng, hiệu quả và giảm chi phí của việc nạo vét, duy tu vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa. Tuy nhiên, Dự thảo hiện nay lại giao cho Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về nạo vét duy tu theo hình thức khoán (Điều 10.2 của Quy chế) và cũng chỉ áp dụng hình thức này từ năm 2020 (Điều 2.3 của Nghị định). Như vậy, Dự thảo chưa giải quyết được vấn đề quan trọng nhất về duy tu, nạo vét đường thủy, đường biển. Đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung luôn các nội dung này trong Nghị định và tập trung triển khai trong thời gian sớm nhất có thể.

3. Khác biệt giữa nạo vét bằng nguồn ngân sách nhà nước và nạo vét kết hợp tận thu sản phẩm

Dự thảo hiện đang chia nạo vét bằng nguồn ngân sách nhà nước và nạo vét kết hợp tận thu sản phẩm thành hai chương khác nhau và có trình tự thủ tục dự án khác nhau. Cách phân loại này chưa thực sự hợp lý. Về nguyên tắc, việc *tận thu sản phẩm* chỉ là việc Nhà nước *sử dụng phần giá trị tài nguyên khoáng sản khai thác được cần trừ* đi phần giá trị mà ngân sách phải trả. Tài nguyên khoáng sản và ngân sách đều là tài sản của toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu (Điều 53 của Hiến pháp). Do đó, không nên có sự phân biệt về trình tự thủ tục để triển khai hai hình thức này, trừ những nội dung liên quan đến việc tính toán, xác định giá trị tài nguyên khoáng sản thu được và cần trừ khi thanh toán.

4. Nghĩa vụ môi trường

Điều 7.2 quy định nguyên tắc: Chỉ lập báo cáo ĐTM cho lần đầu tiên duy tu, nạo vét, những lần sau, nếu không có sự thay đổi về thiết kế công trình và vị trí đổ chất nạo vét thì chỉ cần lập phương án bảo vệ môi trường. Cách làm này có thể dẫn đến tình trạng *một báo cáo ĐTM có thể được sử dụng mãi mãi không có thời hạn*. Điều này, không đúng bản chất của ĐTM là tiên đoán những tác động môi trường có thể có và tìm phương án giảm thiểu, xử lý, bởi không ai có thể tiên đoán những tác động môi trường của một dự án kéo dài mãi mãi.

Có thể tìm cách đơn giản hoá thủ tục về bảo vệ môi trường như sau: Chủ đầu tư lập báo cáo ĐTM cho dự án duy tu, nạo vét trong *giai đoạn 5 năm*, bao gồm các tính toán về thiết kế công trình và vị trí đổ chất nạo vét, coi như đây là một công trình được thực hiện thành 5 giai đoạn. Hết thời hạn 5 năm thì lập lại báo cáo ĐTM. Như vậy, bảo đảm rằng các tác động môi trường của việc nạo vét, duy tu vẫn được cân nhắc, tính toán trước trong khoảng 5 năm, mà vẫn giúp giảm thiểu gánh nặng thủ tục hành chính.

5. Duy tu, nạo vét lòng sông

Đối với các dự án nạo vét lòng sông cần hết sức lưu ý vấn đề môi trường. Thực tế, nhiều quốc gia phát triển trên thế giới đã cấm khai thác cát lòng sông bởi những tác động môi trường rất lớn từ hoạt động này. Hoạt động giao thông thuỷ với những tàu lớn hoặc tốc độ cao cũng bị hạn chế vì sẽ dẫn đến nhu cầu nạo vét, duy tu gây biến đổi dòng chảy, sạt lở bờ bãi và tác động đến hệ sinh thái sông, ảnh hưởng đến những hoạt động nông nghiệp, thuỷ sản. *Đây là bài toán cân nhắc đánh đổi giữa phát triển giao thông và bảo vệ môi trường, nông nghiệp*. Việc thiết kế những tuyến giao thông thuỷ, đi kèm với việc duy tu, nạo vét cần có sự thống nhất nhiều bên giữa các cơ quan nhà

nước về giao thông, về môi trường, về nông nghiệp và chính quyền địa phương. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung quy định về việc lập kế hoạch nạo vét, duy tu phải lấy ý kiến đầy đủ các cơ quan nhà nước, công đồng dân cư, doanh nghiệp có liên quan, không chỉ dừng lại ở việc cơ quan giao thông tự quyết định như hiện nay.

6. Tính độc lập của công tác đấu thầu

Theo quy định tại Dự thảo, chủ đầu tư dự án là Cục hàng hải Việt Nam, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. Tuy nhiên, các chủ đầu tư này lại có thể ký kết hợp đồng với các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải hoặc nhiều đơn vị khác để thực hiện chức năng chủ đầu tư. Trong khi đó, các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải và nhiều đơn vị khác lại có các công ty con, đơn vị thành viên, đơn vị trực thuộc có ngành nghề kinh doanh nạo vét, duy tu luồng tuyến. Điều này có thể dẫn đến việc công ty mẹ sử dụng tiền ngân sách để làm chủ đầu tư, còn công ty con lại là một bên tham gia đấu thầu. Tình trạng xung đột lợi ích này có thể dẫn đến việc đấu thầu không còn khách quan. Có hai phương án để xử lý việc này:

- Phương án 1: vẫn duy trì việc các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải tham gia giữ một số vai trò chủ đầu tư, nhưng bổ sung thêm quy định cấm các công ty con, công ty liên kết với Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải được tham gia đấu thầu.
- Phương án 2: loại bỏ vai trò của các Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải ra khỏi vị trí chủ đầu tư.

Ngoài ra, đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung những quy định mang tính nguyên tắc bảo đảm khách quan trong đấu thầu như: các bên giữ vai trò chủ đầu tư, tư vấn khảo sát thiết kế, nhà thầu thi công, tư vấn giám sát phải độc lập với nhau, không được có quan hệ công ty mẹ, công ty con, đơn vị thành viên, trực thuộc hay liên kết.

7. Công bố thông tin

Thực tế thời gian qua có tình trạng một số dự án mượn danh nghĩa duy tu, nạo vét nhưng thực chất là khai thác khoáng sản, cụ thể một số hành vi sau:

- Thứ nhất, khu vực không có nhu cầu luồng tuyến vận tải nhưng vẫn được lập dự án để đưa vào nạo vét.
- Thứ hai, dự án được thiết kế thuộc diện không có tận thu sản phẩm nhưng thực tế là có tận thu.
- Thứ ba, nạo vét sâu hơn, nhiều hơn so với thiết kế nhưng không báo cáo nhằm tăng khối lượng tận thu.
- Thứ tư, khai báo tỷ lệ vật chất thu hồi so với thải bỏ thấp hơn so với thực tế.

Để ngăn chặn tình trạng này, dự thảo đã tập trung nhiều vào cơ chế kiểm tra, giám sát từ phía cơ quan nhà nước. Tuy nhiên, như vậy là chưa đủ mà còn cần có những quy định về công khai, công bố thông tin, cụ thể như sau:

- Cần bổ sung quy định về công khai kế hoạch nạo vét, duy tu, danh mục dự án và lý do, thuyết minh để đưa dự án vào danh mục. Quy định này sẽ giúp hạn chế những trường hợp đề xuất dự án không thực sự cần thiết về mặt vận tải, chủ yếu là để khai thác khoáng sản.
- Cần bổ sung quy định công khai thiết kế, phương án thi công, phương án đổ thải, phương án bảo vệ môi trường để người dân địa phương và doanh nghiệp khác có thông tin để giám sát.

8. Giá trị khoáng sản tận thu

Một trong những vấn đề quan trọng nhất là đối với những trường hợp dự án có cho phép tận thu sản phẩm là xác định giá trị phần khoáng sản khai thác được để bù chi phí, thậm chí có thể mang lại nguồn thu cho ngân sách nếu giá trị này lớn hơn chi phí thực hiện dự án duy tu, nạo vét. Tuy nhiên, dự thảo lại chưa đề cập rõ cách tính phần giá trị này và có thể gây bất cập trong quá trình áp dụng. Có nhiều cách khác nhau để xác định phần giá trị này, cụ thể:

- Giá trị được trừ là giá trị toàn bộ lượng khoáng sản thu được
- Giá trị được trừ là toàn bộ số tiền phải nộp vào ngân sách để khai thác được lượng khoáng sản đó bao gồm thuế tài nguyên, tiền cấp quyền khai thác khoáng sản, phí bảo vệ môi trường đối với khai thác khoáng sản.
- Giá trị được trừ chỉ là một phần trong 3 loại nghĩa vụ tài chính đối với ngân sách như trên.

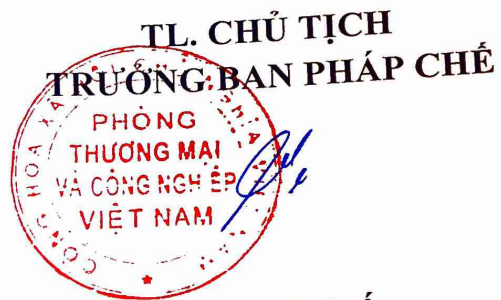
Đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung quy định về cách tính giá trị phần khoáng sản tận thu để cân trừ, trong đó phần giá trị này được tính bằng 3 loại nghĩa vụ tài chính gồm thuế tài nguyên, tiền cấp quyền khai thác khoáng sản, phí bảo vệ môi trường đối với khai thác khoáng sản. Cùng với đó, đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung quy định về giám sát sản lượng khai thác, nghĩa vụ thanh toán sau khi cân trừ.

Trên đây là một số ý kiến ban đầu của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam đối với Dự thảo Dự thảo Nghị định ban hành Quy chế quản lý hoạt động nạo vét, duy tu vùng nước cảng biển và luồng đường thủy nội địa. Rất mong cơ quan soạn thảo cân nhắc để chỉnh sửa, hoàn thiện Dự thảo này.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của quý Cơ quan.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch Vũ Tiến Lộc (để báo cáo);
- Lưu VT, PC



Đậu Anh Tuấn