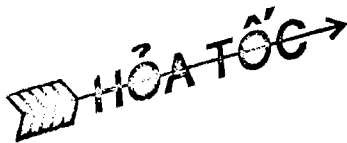


Số: **12053**/BGTVT- PC

Hà Nội, ngày **26** tháng **10** năm 2017

V/v lấy ý kiến đối với hồ sơ đề nghị xây dựng Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch



Kính gửi:

- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: Nội vụ; Quốc phòng; Công an; Ngoại giao; Tài chính; Tài nguyên và Môi trường; Thông tin và Truyền thông; Lao động – Thương binh và Xã hội; Nông nghiệp và phát triển nông thôn; Xây dựng; Công thương; Kế hoạch và Đầu tư; Khoa học và Công nghệ;
- Ủy ban TW Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam;
- Các Vụ thuộc Bộ; Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ;
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Các Cục: ĐTNĐVN, HHVN.

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 61/NQ-CP ngày 11/07/2017, Nghị quyết số 83/NQ-CP ngày 31/8/2017 và các văn bản chỉ đạo điều hành của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã lập đề nghị xây dựng Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch.

*Hồ sơ lập đề nghị xây dựng Luật gửi kèm theo công văn này, gồm:*

- 1. Tờ trình Chính phủ về đề nghị xây dựng Luật;*
- 2. Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong đề nghị xây dựng Luật;*
- 3. Báo cáo đánh giá tình hình thực hiện chính sách, pháp luật về quy hoạch hạ tầng giao thông vận tải;*
- 4. Đề cương dự thảo Luật.*

Thực hiện quy trình lập đề nghị xây dựng văn bản quy phạm pháp luật theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Giao thông vận tải đề nghị Quý cơ quan, đơn vị góp ý đối với đề nghị xây dựng Luật.

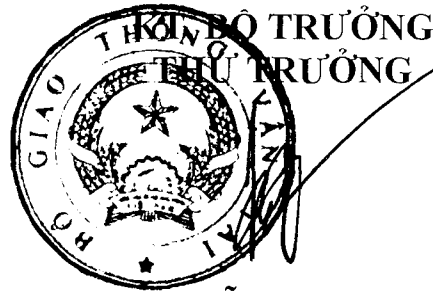
Văn bản góp ý của Quý cơ quan, đơn vị đề nghị gửi về Bộ Giao thông vận tải (qua Vụ Pháp chế, bằng văn bản và thư điện tử vào email **dttdung@mt.gov.vn**) **trước ngày 02/11/2017** để Bộ Giao thông vận tải tổng hợp và tiến hành các thủ tục tiếp theo.

1000

Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn sự hợp tác của Quý cơ quan,  
đơn vị./. *Ng*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- TTr. Nguyễn Ngọc Đông;
- TTr. Lê Đình Thọ;
- TTr. Nguyễn Nhật;
- Lưu: VT, PC.



**Nguyễn Văn Công**



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

Số:            /TTr-BGTVT

Hà Nội, ngày    tháng năm 2017

**TỜ TRÌNH**

**Đề nghị xây dựng Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch**

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 61/NQ-CP ngày 11/07/2017, Nghị quyết số 83/NQ-CP ngày 31/8/2017 và các văn bản chỉ đạo điều hành của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ đề nghị xây dựng Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH**

Dự thảo Luật Quy hoạch được xây dựng có phạm vi điều chỉnh chung các loại quy hoạch trên phạm vi toàn quốc bao gồm việc lập, thẩm định, phê duyệt các quy hoạch. Vì vậy, khi Luật Quy hoạch được ban hành, các nội dung liên quan đến quy hoạch trong lĩnh vực giao thông vận tải sẽ phải xem xét, sửa đổi để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất với Luật Quy hoạch.

Tại Tờ trình số 385/TTr-CP ngày 15/9/2017 của Chính phủ về dự án Luật Quy hoạch, Chính phủ đã thống nhất trình Quốc hội thông qua dự thảo Luật Quy hoạch tại kỳ họp thứ 4 và thời điểm có hiệu lực của Luật Quy hoạch được đề xuất từ 01/01/2019. Vì vậy, việc xem xét, bổ sung dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch (sau đây gọi là: dự án Luật) là cần thiết để đảm bảo tính đồng bộ với Luật Quy hoạch.

**II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG LUẬT**

1. Sửa đổi các nội dung liên quan đến quy hoạch trong Luật Giao thông đường bộ, Luật Giao thông đường thủy nội địa, Bộ luật Hàng hải Việt Nam để đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất với các quy định của Luật Quy hoạch, đáp ứng yêu cầu về tiến độ trình dự án Luật để có hiệu lực đồng thời với Luật Quy hoạch.

2. Việc sửa đổi các nội dung liên quan đến quy hoạch các Luật phải bảo đảm duy trì các mục tiêu, yêu cầu về chính sách quản lý trong lĩnh vực giao thông vận tải, tính ổn định, đồng bộ của hệ thống pháp luật về giao thông vận tải và có xem xét đến các yếu tố đặc thù của ngành.

### III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA DỰ THẢO LUẬT

Dự án Luật này sửa đổi, bổ sung các nội dung liên quan đến quy hoạch trong các lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải.

Dự án Luật áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân trong nước, tổ chức, cá nhân nước ngoài có liên quan đến hoạt động quy hoạch trong lĩnh vực giao thông vận tải hàng hải, đường thủy nội địa, đường bộ.

### IV. NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ ÁN LUẬT

#### 1. Sửa đổi các nội dung về quy hoạch trong Luật Giao thông đường bộ theo Luật Quy hoạch

**Chính sách 1:** *Sửa đổi Luật Giao thông đường bộ theo hướng Bộ Giao thông vận tải chỉ lập quy hoạch “mạng lưới đường bộ cấp quốc gia” như tên quy hoạch tại Luật Quy hoạch*

**Đánh giá tác động chính sách:** Chính sách này không khả thi. Nếu triển khai trên thực tế sẽ gây ra khoảng trống trong quy hoạch và không phân định được trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị. Lý do:

Điều 48 Luật Giao thông đường bộ 2008 quy định rõ : *Quốc lộ do Bộ GTVT chịu trách nhiệm quản lý. Ủy ban nhân dân (UBND) cấp tỉnh chịu trách nhiệm quản lý đường đô thị, đường tỉnh. Việc quản lý đường huyện, đường xã do do UBND cấp tỉnh quy định.*

Tuy nhiên, tại dự thảo Luật Quy hoạch, đối với lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, Bộ Giao thông vận tải chỉ lập quy hoạch “mạng lưới đường bộ cấp quốc gia” nhưng không làm rõ mạng lưới đường bộ cấp quốc gia là gì, cơ quan có thẩm quyền quản lý, tổ chức giao thông và các quyền khác được quy định thế nào?

Nếu bỏ quy hoạch phát triển giao thông đường bộ ở đường đô thị, đường tỉnh, đường huyện trở xuống và tích hợp vào quy hoạch của ngành khác thì thiếu cụ thể và không khả thi do không rõ ngành khác là ngành nào; trách nhiệm lập quy hoạch ngành khác và trách nhiệm lập quy hoạch GTVT đường bộ như thế nào?

**Chính sách 2:** *Sửa đổi Luật Giao thông đường bộ theo hướng sửa lại tên quy hoạch trong Luật Quy hoạch là “Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ”*

**Cụ thể:** (1) Sửa đổi quy định về quy hoạch giao thông vận tải đường bộ tại Điều 6 của Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 thành:

*“1. Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ bao gồm: Quy hoạch hệ thống đường quốc lộ, đường cao tốc; Quy hoạch hệ thống đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng do địa phương quản lý.*

*2. Quy hoạch phát triển mạng lưới đường đô thị được lập, tích hợp cùng với quy hoạch đô thị”.*

(2) Về Khoản 1 Điều 42, Khoản 2 Điều 46, Khoản 3 Điều 64:

Chỉnh sửa theo hướng phù hợp với nội dung đề xuất về quy hoạch nói trên, cụ thể:

Khoản 1 Điều 42: “*Quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được xác định tại Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh xác định và quản lý quỹ đất dành cho dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo quy hoạch đã được phê duyệt*”.

Khoản 2 Điều 46: “*Việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải phù hợp với Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được phê duyệt; tuân thủ trình tự quản lý đầu tư xây dựng và các quy định khác của pháp luật; bảo đảm cấp kỹ thuật đường bộ, cảnh quan, bảo vệ môi trường*”.

Khoản 3 Điều 64: “*Hoạt động vận tải đường bộ phải phù hợp với Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ*”.

**Đánh giá tác động chính sách:** Chính sách này khả thi. Vẫn đảm bảo chỉ có 01 quy hoạch ngành kết cấu hạ tầng quốc gia trong lĩnh vực đường bộ và đáp ứng được hiệu quả quản lý, không làm phát sinh thêm chi phí hay các nguồn lực khác của xã hội so với việc thực hiện dự thảo Luật Quy hoạch và các quy định hiện tại của Luật Giao thông đường bộ.

**Phương án lựa chọn: Lựa chọn chính sách 02.**

**2. Sửa đổi các nội dung về quy hoạch trong Luật Giao thông đường thủy nội địa theo Luật Quy hoạch**

**“Điều 10. Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa**

1. Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa cấp quốc gia phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch tổng thể quốc gia và nhiệm vụ bảo đảm quốc phòng, an ninh.

Các ngành khi lập quy hoạch, dự án xây dựng công trình có liên quan đến giao thông đường thủy nội địa phải có ý kiến tham gia bằng văn bản của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa, trừ các công trình phòng, chống thiên tai, bảo vệ đê.

2. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa cấp quốc gia trên cơ sở đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh xây dựng quy hoạch chi tiết phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa địa phương trong các quy hoạch của địa phương trên cơ sở quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa cấp quốc gia, quy hoạch vùng.

**Điều 99.** Sửa lại trách nhiệm của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và Bộ Tài nguyên và Môi trường cho phù hợp với các nội dung của dự thảo Luật Quy hoạch.

**Điều 100. Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh**

2. Xây dựng và tổ chức thực hiện phương án phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa của địa phương được xác định tại các quy hoạch của địa phương.”

### 3. Sửa đổi các nội dung về quy hoạch trong Bộ luật hàng hải Việt Nam theo Luật Quy hoạch

**Chính sách 1:** Sửa đổi các nội dung trong Bộ luật Hàng hải, chỉ còn “*quy hoạch hệ thống cảng biển cấp quốc gia*” như dự thảo Luật Quy hoạch

**Đánh giá tác động của chính sách:** Chính sách này không khả thi, không thể thực hiện được, vì: Theo danh mục tại Phụ lục 1 của dự thảo Luật Quy hoạch, Bộ Giao thông vận tải lập “Quy hoạch hệ thống cảng biển cấp quốc gia”. Tuy nhiên, hiện nay trong lĩnh vực hàng hải có các quy hoạch: “(1) Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển; (2) Quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển; (3) Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn; (4) Quy hoạch các khu neo đậu tránh, trú bão cho tàu thuyền”. Những quy hoạch này chưa có tên trong danh mục quy hoạch ngành quốc gia, nhưng là một loại kết cấu hạ tầng hàng hải và có liên quan trực tiếp đến khai thác cảng biển.

Việc chỉ có quy hoạch hệ thống cảng biển cấp quốc gia sẽ gây vướng mắc trong quá trình thực hiện, khó khăn trong việc quản lý và tạo ra những khoảng trống trong quy hoạch.

**Chính sách 2:** Đổi tên quy hoạch trong danh mục quy hoạch ngành quốc gia tại Phụ lục I tại dự thảo Luật Quy hoạch thành “*Quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia*” và Bộ luật Hàng hải Việt Nam sẽ sửa lại, chỉ giữ 01 quy hoạch ngành cấp quốc gia này.

Cụ thể: Bộ luật Hàng hải Việt Nam sẽ được sửa đổi, bổ sung 10 Điều như sau:

(1) Sửa khoản 24 Điều 4 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam, sửa khái niệm “*Kết cấu hạ tầng hàng hải*”: bổ sung kết cấu hạ tầng hàng hải bao gồm ...., *cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển; cơ sở phá dỡ tàu biển; các khu vực neo đậu tránh trú bão cho tàu biển, cảng cạn*, cụ thể:

“24. *Kết cấu hạ tầng hàng hải* bao gồm kết cấu hạ tầng cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, ***cảng cạn***, luồng hàng hải, hệ thống hỗ trợ hàng hải, báo hiệu hàng hải, hệ thống thông tin điện tử hàng hải, đê chắn sóng, đê chắn cát, kè hướng dòng, kè bảo vệ bờ, ***cơ sở đóng mới, sửa chữa, phá dỡ tàu biển, các khu neo đậu tránh trú bão cho tàu thuyền*** và các công trình hàng hải khác được đầu tư xây dựng hoặc thiết lập để phục vụ hoạt động hàng hải”.

(2) Điều 44. Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển: bỏ khoản 1 và khoản 2; đưa khoản 4 lên thành khoản 1 mới và sửa nội dung các khoản tại Điều này, cụ thể:

**“Điều 44. Xây dựng phát triển cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu biển**

1. Việc đầu tư xây dựng cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu biển phải phù hợp với quy hoạch phát triển ***kết cấu hạ tầng hàng hải***, quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng và pháp luật có liên quan.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

a) Lập và trình Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách ưu tiên sử dụng sản phẩm, dịch vụ đóng mới và sửa chữa tàu biển trong nước;

b) Xây dựng chương trình, kế hoạch phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao; nội dung đào tạo, dạy nghề phục vụ ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển;

c) Ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đóng mới và sửa chữa tàu biển”.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm dành quỹ đất thích hợp tại địa phương phục vụ phát triển ***cơ sở*** đóng mới và sửa chữa tàu biển theo quy hoạch.

(3) Điều 46. Quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển: đưa khoản 4 lên thành khoản 2 mới và sửa nội dung các khoản tại Điều này, cụ thể:

**“Điều 46. Xây dựng phát triển cơ sở phá dỡ tàu biển**

1. ***Xây dựng phát triển*** cơ sở phá dỡ tàu biển phải căn cứ vào điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội; tận dụng cơ sở hạ tầng sẵn có và bảo vệ môi trường.

2. Việc đầu tư xây dựng cơ sở phá dỡ tàu biển phải phù hợp với quy hoạch và phải bảo đảm an toàn, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở phá dỡ tàu biển”.

(4) Điều 81: bãi bỏ Điều này vì đã được quy định tại Luật Quy hoạch.

(5) Điều 82: bãi bỏ Điều này vì đã được quy định tại Luật Quy hoạch.

(6) Điều 83: sửa đổi nội dung các điều cho phù hợp với quy định về Quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia, cụ thể:

**“Điều 83. Đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển, luồng hàng hải**

1. Đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải phải phù hợp với quy hoạch phát triển ***kết cấu hạ tầng hàng hải***, quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Tổ chức, cá nhân trong nước, tổ chức, cá nhân nước ngoài được đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải theo quy định của pháp luật.

Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải quyết định hình thức quản lý, khai thác cảng biển, luồng hàng hải.

3. Trước khi phê duyệt dự án đầu tư, cơ quan có thẩm quyền phê duyệt phải lấy ý kiến thống nhất bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải.

4. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng cảng biển, bến cảng, cầu cảng quyết định hình thức quản lý, khai thác phù hợp với quy định của pháp luật”.

(7) Điều 101. Tiêu chí xác định cảng cạn: sửa nội dung khoản 1 cho phù hợp với nội dung sửa đổi theo hướng đưa cảng cạn tích hợp trong quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia, cụ thể:

**“Điều 101. Tiêu chí xác định cảng cạn**

1. Phải phù hợp với quy hoạch phát triển ***kết cấu hạ tầng hàng hải*** đã được phê duyệt.

2. Gắn với các hành lang vận tải chính, kết nối tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng.

3. Phải có ít nhất hai phương thức vận tải để tạo điều kiện tổ chức vận tải đa phương thức hoặc kết nối trực tiếp với một phương thức vận tải có năng lực cao.

4. Bảo đảm đủ diện tích để bố trí nơi làm việc cho các cơ quan, tổ chức hữu quan.

5. Bảo đảm yêu cầu về phòng, chống cháy, nổ, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật”.

(8) Điều 102. bãi bỏ Điều này.

(9) Điều 103. Đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn: sửa đổi nội dung cho phù hợp với quy định về Quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia, cụ thể:

**“Điều 103. Đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn**

1. Đầu tư xây dựng cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển ***kết cấu hạ tầng hàng hải***, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Tổ chức, cá nhân được đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn theo quy định của pháp luật.

3. Chính phủ quy định chi tiết về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn”.

(10) Điều 126. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải: sửa nội dung điểm đ khoản 1 cho phù hợp với nội dung sửa đổi theo hướng đưa cảng cạn tích hợp trong quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia, cụ thể:

**“Điều 126. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải**

1. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải bao gồm:

a) Đối với công trình bến cảng, cầu cảng được tính từ rìa ngoài cùng của công trình đến hết giới hạn phía ngoài của vùng nước trước bến cảng, cầu cảng;

b) Đối với công trình cảng dầu khí ngoài khơi được giới hạn bởi vành đai an toàn của công trình cảng dầu khí ngoài khơi và vùng cấm hành hải, thả neo tại khu vực công trình cảng dầu khí ngoài khơi;

c) Đối với luồng hàng hải được tính từ vị trí của tâm rùa neo phao báo hiệu luồng hàng hải ra hai bên luồng được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật luồng hàng hải;

d) Đối với công trình báo hiệu hàng hải được tính từ tâm của báo hiệu hàng hải ra phía ngoài, được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật báo hiệu hàng hải;

đ) Đối với công trình hàng hải phần trên không, phần dưới mặt đất được xác định cụ thể đối với từng công trình trên cơ sở quy hoạch phát triển ***kết cấu hạ tầng hàng hải***, quy chuẩn kỹ thuật và quy định có liên quan của pháp luật.

2. Cơ quan có thẩm quyền khi công bố đưa công trình hàng hải vào sử dụng phải bao gồm cả nội dung về phạm vi bảo vệ công trình hàng hải.

3. Chính phủ quy định chi tiết khoảng cách, phạm vi bảo vệ công trình hàng hải”.

**Đánh giá tác động chính sách:** Chính sách này vừa đảm bảo chủ trương chỉ có 01 quy hoạch ngành kết cấu hạ tầng quốc gia về hàng hải, không làm phát sinh thêm chi phí về mặt kinh tế, xã hội hay các nguồn lực khác so với nội dung hiện nay của dự thảo Luật Quy hoạch.

**Phương án lựa chọn: Lựa chọn phương án 2.**

## **V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM THI HÀNH LUẬT**

- Lực lượng trong ngành giao thông vận tải.
- Kinh phí: Ngân sách nhà nước và các nguồn kinh phí khác.

**VI. THỜI GIAN DỰ KIẾN TRÌNH QUỐC HỘI BAN HÀNH:** Quý IV/2018

Trên đây là Tờ trình đề nghị xây dựng Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch, Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

*(Xin gửi kèm theo:*

- (1) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong đề nghị xây dựng Luật.*
- (2) Báo cáo đánh giá tình hình thực hiện chính sách, pháp luật về quy hoạch hạ tầng giao thông vận tải.*
- (3) Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý; bản chụp ý kiến góp ý.*
- (4) Đề cương dự thảo Luật.)*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Vụ KHĐT;
- Tổng cục ĐBVN;
- Các Cục: ĐTNĐVN, HHVN;
- Lưu: VT, PC;

**BỘ TRƯỞNG**

*Hà Nội, ngày    tháng    năm 2017*

## **BÁO CÁO**

**Đánh giá tác động chính sách  
trong đề nghị xây dựng Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong  
lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch**

---

### **I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẮT CẬP TỔNG QUAN**

#### **1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

Ngày 15/9/2017, Chính phủ có văn bản số 385/TTr-CP trình lại Quốc hội dự án Luật Quy hoạch. Dự án Luật đã ấn định những quy hoạch ngành quốc gia mà các Bộ được phép lập quy hoạch. Điều này tạo nên thay đổi lớn trong việc quản lý quy hoạch ngành giao thông vận tải.

Tại tờ trình, Chính phủ đã thống nhất trình Quốc hội thông qua dự thảo Luật Quy hoạch tại kỳ họp thứ 4 và thời điểm có hiệu lực của Luật Quy hoạch được đề xuất từ 01/01/2019.

Để đảm bảo tính thống nhất trong hệ thống pháp luật khi Luật Quy hoạch được thông qua và có hiệu lực đồng bộ với Luật Quy hoạch (từ ngày 01/01/2019); thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 61/NQ-CP ngày 11/07/2017; Nghị quyết số 83/NQ-CP ngày 31/8/2017 và các văn bản chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải lập đề nghị xây dựng Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch để sửa đổi, bổ sung các quy định về quy hoạch trong các Luật: Luật Giao thông đường bộ, Luật Giao thông đường thủy nội địa và Bộ luật Hàng hải Việt Nam.

#### **2. Mục tiêu xây dựng chính sách**

Việc ban hành Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch nhằm hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về quy hoạch nói chung, đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của pháp luật, tạo cơ sở pháp lý cho việc triển khai các hoạt động quy hoạch giao thông vận tải trên thực tế.

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

**Vấn đề 1. Sửa đổi các nội dung về quy hoạch trong Luật Giao thông đường bộ theo Luật Quy hoạch**

***Chính sách 1:** Sửa đổi Luật Giao thông đường bộ theo hướng Bộ Giao thông vận tải chỉ lập quy hoạch “mạng lưới đường bộ cấp quốc gia” như tên quy hoạch tại Luật Quy hoạch*

**Đánh giá tác động chính sách:** Chính sách này không khả thi. Nếu triển khai trên thực tế sẽ gây ra khoảng trống trong quy hoạch và không phân định được trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị. Lý do:

Điều 48 Luật Giao thông đường bộ 2008 quy định rõ : *Quốc lộ do Bộ GTVT chịu trách nhiệm quản lý. Ủy ban nhân dân (UBND) cấp tỉnh chịu trách nhiệm quản lý đường đô thị, đường tỉnh. Việc quản lý đường huyện, đường xã do UBND cấp tỉnh quy định.*

Tuy nhiên, tại dự thảo Luật Quy hoạch, đối với lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, Bộ Giao thông vận tải chỉ lập quy hoạch “mạng lưới đường bộ cấp quốc gia” nhưng không làm rõ mạng lưới đường bộ cấp quốc gia là gì, cơ quan có thẩm quyền quản lý, tổ chức giao thông và các quyền khác được quy định thế nào?

Nếu bỏ quy hoạch phát triển giao thông đường bộ ở đường đô thị, đường tỉnh, đường huyện trở xuống và tích hợp vào quy hoạch của ngành khác thì thiếu cụ thể và không khả thi do chưa rõ tích hợp quy hoạch đường đô thị, đường địa phương được tích hợp vào ngành nào? trách nhiệm lập quy hoạch ngành khác và trách nhiệm lập quy hoạch GTVT đường bộ như thế nào?

**Chính sách 2:** *Sửa đổi Luật Giao thông đường bộ theo hướng sửa lại tên quy hoạch trong Luật Quy hoạch là “Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ”*

*Cụ thể:* (1) Sửa đổi quy định về quy hoạch giao thông vận tải đường bộ tại Điều 6 của Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12 thành:

*“1. Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ bao gồm: Quy hoạch hệ thống đường quốc lộ, đường cao tốc; Quy hoạch hệ thống đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị và đường chuyên dùng do địa phương quản lý.*

*2. Quy hoạch phát triển mạng lưới đường đô thị được lập, tích hợp cùng với quy hoạch đô thị”.*

(2) Về Khoản 1 Điều 42, Khoản 2 Điều 46, Khoản 3 Điều 64:

Chỉnh sửa theo hướng phù hợp với nội dung đề xuất về quy hoạch nói trên, cụ thể:

Khoản 1 Điều 42: *“Quỹ đất dành cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được xác định tại Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh xác định và quản lý quỹ đất dành cho dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo quy hoạch đã được phê duyệt”.*

Khoản 2 Điều 46: *“Việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ phải phù hợp với Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được phê duyệt; tuân thủ trình tự quản lý đầu tư xây dựng và các quy định khác của pháp luật; bảo đảm cấp kỹ thuật đường bộ, cảnh quan, bảo vệ môi trường”.*

Khoản 3 Điều 64: *“Hoạt động vận tải đường bộ phải phù hợp với Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ”.*

**Đánh giá tác động chính sách:** Chính sách này khả thi. Vẫn đảm bảo chỉ có 01 quy hoạch ngành kết cấu hạ tầng quốc gia trong lĩnh vực đường bộ và đáp ứng

được hiệu quả quản lý, không làm phát sinh thêm chi phí hay các nguồn lực khác của xã hội so với việc thực hiện dự thảo Luật Quy hoạch và các quy định hiện tại của Luật Giao thông đường bộ.

### **Phương án lựa chọn: Lựa chọn chính sách 02.**

#### **Vấn đề 2. Sửa đổi các nội dung về quy hoạch trong Luật Giao thông đường thủy nội địa theo Luật Quy hoạch**

##### **“Điều 10. Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa**

1. Quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa cấp quốc gia phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch tổng thể quốc gia và nhiệm vụ bảo đảm quốc phòng, an ninh.

Các ngành khi lập quy hoạch, dự án xây dựng công trình có liên quan đến giao thông đường thủy nội địa phải có ý kiến tham gia bằng văn bản của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa, trừ các công trình phòng, chống thiên tai, bảo vệ đê.

2. Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa cấp quốc gia trên cơ sở đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh xây dựng quy hoạch chi tiết phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa địa phương trong các quy hoạch của địa phương trên cơ sở quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa cấp quốc gia, quy hoạch vùng.

**Điều 99.** Sửa lại trách nhiệm của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và Bộ Tài nguyên và Môi trường cho phù hợp với các nội dung của dự thảo Luật Quy hoạch.

##### **Điều 100. Trách nhiệm quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh**

2. Xây dựng và tổ chức thực hiện phương án phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa của địa phương được xác định tại các quy hoạch của địa phương.”

#### **Vấn đề 3. Sửa đổi các nội dung về quy hoạch trong Bộ luật hàng hải Việt Nam theo Luật Quy hoạch**

**Chính sách 1:** *Sửa đổi các nội dung trong Bộ luật Hàng hải, chỉ còn “quy hoạch hệ thống cảng biển cấp quốc gia” như dự thảo Luật Quy hoạch*

**Đánh giá tác động của chính sách:** Chính sách này không khả thi, không thể thực hiện được, vì theo danh mục tại Phụ lục 1 của dự thảo Luật Quy hoạch, Bộ Giao thông vận tải lập “Quy hoạch hệ thống cảng biển cấp quốc gia”.

Tuy nhiên, hiện nay trong lĩnh vực hàng hải có các quy hoạch: “(1) Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển; (2) Quy hoạch

cơ sở phá dỡ tàu biển; (3) Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn; (4) Quy hoạch các khu neo đậu tránh, trú bão cho tàu thuyền”. Những quy hoạch này chưa có tên trong danh mục quy hoạch ngành quốc gia, nhưng là một loại kết cấu hạ tầng hàng hải và có liên quan trực tiếp đến khai thác cảng biển.

Việc chỉ có “quy hoạch hệ thống cảng biển cấp quốc gia” sẽ gây vướng mắc trong quá trình thực hiện, khó khăn trong việc quản lý và tạo ra những khoảng trống trong quy hoạch.

**Chính sách 2:** Đổi tên quy hoạch trong danh mục quy hoạch ngành quốc gia tại Phụ lục I tại dự thảo Luật Quy hoạch thành “*Quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia*” và Bộ luật Hàng hải Việt Nam sẽ sửa lại, chỉ giữ 01 quy hoạch ngành cấp quốc gia này.

Cụ thể: Bộ luật Hàng hải Việt Nam sẽ được sửa đổi, bổ sung 10 Điều như sau:

(1) Sửa khoản 24 Điều 4 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam, sửa khái niệm “Kết cấu hạ tầng hàng hải”: bổ sung kết cấu hạ tầng hàng hải bao gồm ...., *cơ sở đóng mới, sửa chữa tàu biển; cơ sở phá dỡ tàu biển; các khu vực neo đậu tránh trú bão cho tàu biển, cảng cạn*, cụ thể:

“24. *Kết cấu hạ tầng hàng hải* bao gồm kết cấu hạ tầng cảng biển, cảng dầu khí ngoài khơi, **cảng cạn**, luồng hàng hải, hệ thống hỗ trợ hàng hải, báo hiệu hàng hải, hệ thống thông tin điện tử hàng hải, đê chắn sóng, đê chắn cát, kè hướng dòng, kè bảo vệ bờ, **cơ sở đóng mới, sửa chữa, phá dỡ tàu biển, các khu neo đậu tránh trú bão cho tàu thuyền** và các công trình hàng hải khác được đầu tư xây dựng hoặc thiết lập để phục vụ hoạt động hàng hải”.

(2) Điều 44. Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển: bỏ khoản 1 và khoản 2; đưa khoản 4 lên thành khoản 1 mới và sửa nội dung các khoản tại Điều này, cụ thể:

**“Điều 44. Xây dựng phát triển cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu biển**

1. Việc đầu tư xây dựng cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu biển phải phù hợp với quy hoạch phát triển **kết cấu hạ tầng hàng hải**, quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng và pháp luật có liên quan.

2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:

a) Lập và trình Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách ưu tiên sử dụng sản phẩm, dịch vụ đóng mới và sửa chữa tàu biển trong nước;

b) Xây dựng chương trình, kế hoạch phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao; nội dung đào tạo, dạy nghề phục vụ ngành công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển;

c) Ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đóng mới và sửa chữa tàu biển”.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm dành quỹ đất thích hợp tại địa phương phục vụ phát triển **cơ sở** đóng mới và sửa chữa tàu biển theo quy hoạch.

(3) Điều 46. Quy hoạch cơ sở phá dỡ tàu biển: đưa khoản 4 lên thành khoản 2 mới và sửa nội dung các khoản tại Điều này, cụ thể:

**“Điều 46. Xây dựng phát triển cơ sở phá dỡ tàu biển**

1. *Xây dựng phát triển* cơ sở phá dỡ tàu biển phải căn cứ vào điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội; tận dụng cơ sở hạ tầng sẵn có và bảo vệ môi trường.

2. Việc đầu tư xây dựng cơ sở phá dỡ tàu biển phải phù hợp với quy hoạch và phải bảo đảm an toàn, phòng chống cháy, nổ và bảo vệ môi trường.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở phá dỡ tàu biển”.

(4) Điều 81: bãi bỏ Điều này vì đã được quy định tại Luật Quy hoạch.

(5) Điều 82: bãi bỏ Điều này vì đã được quy định tại Luật Quy hoạch.

(6) Điều 83: sửa đổi nội dung các điều cho phù hợp với quy định về Quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia, cụ thể:

**“Điều 83. Đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển, luồng hàng hải**

1. Đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải phải phù hợp với quy hoạch phát triển *kết cấu hạ tầng hàng hải*, quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Tổ chức, cá nhân trong nước, tổ chức, cá nhân nước ngoài được đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải theo quy định của pháp luật.

Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải quyết định hình thức quản lý, khai thác cảng biển, luồng hàng hải.

3. Trước khi phê duyệt dự án đầu tư, cơ quan có thẩm quyền phê duyệt phải lấy ý kiến thống nhất bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải.

4. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng cảng biển, bến cảng, cầu cảng quyết định hình thức quản lý, khai thác phù hợp với quy định của pháp luật”.

(7) Điều 101. Tiêu chí xác định cảng cạn: sửa nội dung khoản 1 cho phù hợp với nội dung sửa đổi theo hướng đưa cảng cạn tích hợp trong quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia, cụ thể:

**“Điều 101. Tiêu chí xác định cảng cạn**

1. Phải phù hợp với quy hoạch phát triển *kết cấu hạ tầng hàng hải* đã được phê duyệt.

2. Gần với các hành lang vận tải chính, kết nối tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng.

3. Phải có ít nhất hai phương thức vận tải để tạo điều kiện tổ chức vận tải đa phương thức hoặc kết nối trực tiếp với một phương thức vận tải có năng lực cao.

4. Bảo đảm đủ diện tích để bố trí nơi làm việc cho các cơ quan, tổ chức hữu quan.

5. Bảo đảm yêu cầu về phòng, chống cháy, nổ, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật”.

(8) Điều 102. bãi bỏ Điều này.

(9) Điều 103. Đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn: sửa đổi nội dung cho phù hợp với quy định về Quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia, cụ thể:

**“Điều 103. Đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn**

1. Đầu tư xây dựng cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển ***kết cấu hạ tầng hàng hải***, quy định của pháp luật về đầu tư, pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

2. Tổ chức, cá nhân được đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn theo quy định của pháp luật.

3. Chính phủ quy định chi tiết về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn”.

(10) Điều 126. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải: sửa nội dung điểm đ khoản 1 cho phù hợp với nội dung sửa đổi theo hướng đưa cảng cạn tích hợp trong quy hoạch kết cấu hạ tầng hàng hải cấp quốc gia, cụ thể:

**“Điều 126. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải**

1. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải bao gồm:

a) Đối với công trình bến cảng, cầu cảng được tính từ rìa ngoài cùng của công trình đến hết giới hạn phía ngoài của vùng nước trước bến cảng, cầu cảng;

b) Đối với công trình cảng dầu khí ngoài khơi được giới hạn bởi vành đai an toàn của công trình cảng dầu khí ngoài khơi và vùng cấm hành hải, thả neo tại khu vực công trình cảng dầu khí ngoài khơi;

c) Đối với luồng hàng hải được tính từ vị trí của tâm rùa neo phao báo hiệu luồng hàng hải ra hai bên luồng được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật luồng hàng hải;

d) Đối với công trình báo hiệu hàng hải được tính từ tâm của báo hiệu hàng hải ra phía ngoài, được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật báo hiệu hàng hải;

đ) Đối với công trình hàng hải phần trên không, phần dưới mặt đất được xác định cụ thể đối với từng công trình trên cơ sở quy hoạch phát triển ***kết cấu hạ tầng hàng hải***, quy chuẩn kỹ thuật và quy định có liên quan của pháp luật.

2. Cơ quan có thẩm quyền khi công bố đưa công trình hàng hải vào sử dụng phải bao gồm cả nội dung về phạm vi bảo vệ công trình hàng hải.

3. Chính phủ quy định chi tiết khoảng cách, phạm vi bảo vệ công trình hàng hải”.

**Đánh giá tác động chính sách:** Chính sách này vừa đảm bảo chủ trương chỉ có 01 quy hoạch ngành kết cấu hạ tầng quốc gia về hàng hải, không làm phát sinh thêm chi phí về mặt kinh tế, xã hội hay các nguồn lực khác so với nội dung dự thảo Luật Quy hoạch.

**Phương án lựa chọn:** Lựa chọn phương án 2.

### **III. LẤY Ý KIẾN TRONG QUÁ TRÌNH ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG**

Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức lấy ý kiến các Bộ, cơ quan ngang bộ, các cơ quan, tổ chức có liên quan đối với hồ sơ đề nghị xây dựng dự thảo Luật. Trên cơ sở ý kiến góp ý, Bộ Giao thông vận tải đã chỉnh lý, hoàn thiện dự thảo Báo cáo.

### **IV. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ**

- Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Bộ Giao thông vận tải tổ chức triển khai Luật.

- Cơ quan giám sát thực hiện chính sách: Quốc hội, Chính phủ, Văn phòng Chính phủ, các Bộ, ngành liên quan.

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**



# **BÁO CÁO**

## **ĐÁNH GIÁ TÌNH HÌNH THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT VỀ QUY HOẠCH HẠ TẦNG GIAO THÔNG**

### **I. Tình hình ban hành các chính sách, pháp luật về quy hoạch hạ tầng giao thông**

#### **1. Quan điểm, chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước về phát triển hạ tầng giao thông**

Kể từ khi bắt đầu công cuộc đổi mới nền kinh tế đất nước, nhận thức rõ vai trò quan trọng của giao thông vận tải (GTVT), Đảng và Nhà nước ta luôn chủ trương ưu tiên đầu tư phát triển GTVT, đáp ứng yêu cầu GTVT đi trước một bước để tạo tiền đề và thúc đẩy kinh tế phát triển.

Chiến lược phát triển KT-XH 2011-2020 được Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XI của Đảng Cộng sản Việt Nam thông qua, tiếp tục xác định mục tiêu: “*Phát triển nhanh kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông. Hình thành cơ bản hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình hiện đại là một đột phá chiến lược*”.

Chiến lược phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 cũng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt với quan điểm: “*Giao thông vận tải là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, một trong ba khâu đột phá, cần ưu tiên đầu tư phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững nhằm tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa - hiện đại hóa đất nước...*”.

Như vậy, phát triển hạ tầng giao thông được Đảng, Nhà nước quan tâm và có định hướng cụ thể qua chủ trương, chính sách trong nghị quyết, quyết định phê duyệt chiến lược, quy hoạch KT-XH và GTVT.

#### **2. Tình hình ban hành văn bản quy phạm pháp luật và văn bản hướng dẫn thi hành quy hoạch hạ tầng giao thông**

Nhìn chung các Luật, Bộ luật chuyên ngành (đường bộ, hàng hải, đường sắt, đường thủy nội địa, hàng không) đều có quy định chung về quy hoạch hạ tầng giao thông và các quy định về triển khai quy hoạch chi tiết. Các nội dung về công tác lập, thẩm định phê duyệt và triển khai quy hoạch GTVT (phạm vi quốc gia) thì được điều chỉnh bởi các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan như: Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006, Nghị định 04/2008/NĐ-CP ngày 11/01/2008 của Chính phủ quy định về lập, thẩm định, quản lý quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch ngành, lĩnh vực và sản phẩm chủ yếu; Nghị định số 08/2005/NĐ-CP ngày 24/01/2005 của Chính phủ về quy hoạch xây dựng và các thông tư hướng dẫn của Bộ KH&ĐT, Bộ Xây dựng về triển khai các nghị định trên.

Trong quá trình triển khai thực hiện quy hoạch, Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT cũng ban hành những quy định nhằm hướng dẫn và nâng cao chất lượng công tác quy hoạch. Hàng năm, Bộ GTVT ban hành chương trình hành động, kế hoạch cụ thể đối với công tác quy hoạch GTVT.

## **II. Tình hình thực hiện chính sách, pháp luật trong việc xây dựng quy hoạch hạ tầng giao thông**

### ***1. Về việc thực hiện quy trình xây dựng, thẩm định và phê duyệt quy hoạch hạ tầng giao thông***

Về trình tự, thủ tục, khi xây dựng, thẩm định và phê duyệt quy hoạch hạ tầng giao thông được tuân thủ theo quy định của các Luật, Bộ luật chuyên ngành, các Nghị định của Chính phủ và các Thông tư hướng dẫn của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Xây dựng.

### ***2. Về nội dung quy hoạch***

#### ***a) Các Chiến lược, quy hoạch đã được phê duyệt***

Bộ GTVT luôn quan tâm chỉ đạo việc xây dựng các đề án quy hoạch mới đi đôi với việc cập nhật, bổ sung các quy hoạch đã được phê duyệt cho phù hợp với tình hình thực tế để định hướng cho công tác đầu tư, quản lý phát triển GTVT. Đến nay, hầu hết các chiến lược, quy hoạch ngành GTVT, quy hoạch chi tiết theo các quy hoạch ngành, ... đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt hoặc được Bộ trưởng Bộ GTVT phê duyệt theo ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, cụ thể:

*Về chiến lược chung:* Đến nay đã phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050; Chiến lược bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ quốc gia đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; Chiến lược phát triển giao thông nông thôn Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

*Về quy hoạch chuyên ngành đường bộ:* Đã phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020; Điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT đường bộ Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Quy hoạch tổng thể đường Hồ Chí Minh; Quy hoạch chi tiết đường Hồ Chí Minh; Quy hoạch hệ thống đường ngang nối với đường Hồ Chí Minh; Quy hoạch đường hành lang biên giới Việt – Trung; Quy hoạch đường hành lang biên giới khu vực Miền Trung; Quy hoạch chi tiết tuyến đường bộ ven biển Việt Nam; Quy hoạch chi tiết đường bộ cao tốc Bắc Nam phía Đông.

*Về quy hoạch chuyên ngành đường sắt:* Đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050; Quy hoạch chi tiết đường sắt khu đầu mối Hà Nội; Quy hoạch chi tiết đường sắt khu đầu mối thành phố Hồ Chí Minh; Quy hoạch chi tiết đường sắt thành phố Hồ Chí Minh – Cần Thơ; Quy hoạch chi tiết xây dựng hệ thống giao cắt giữa đường sắt với đường bộ trên mạng đường sắt Việt Nam.

*Về quy hoạch chuyên ngành hàng không:* Đã phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT hàng không giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Quy hoạch chi tiết các cảng hàng không (Nội Bài, Phú Bài, Đà Nẵng, Long Thành, Tân Sơn Nhất, Cát Bi, Gia Lâm, Thọ Xuân, Chu Lai, Cam Ranh, Phú Quốc, Lai Châu, Pleiku, Nà Sản, Lào Cai, Liên Khương, Côn Sơn, Buôn Mê thuột, Vinh, Pleiku, Đồng Hới...).

Đồng thời hiện nay, Bộ GTVT đang trình Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển GTVT hàng không giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

*Về quy hoạch chuyên ngành đường thủy nội địa:* Đã phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT đường thủy nội địa Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng đường thủy nội địa khu vực phía Bắc đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

*Về quy hoạch chuyên ngành đường biển:* Đã phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT đường biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2030; Quy hoạch tổng thể ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam; Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển (từ Nhóm 1 đến Nhóm 6); Điều chỉnh Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030; Điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết bến cảng Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Cập nhật Quy hoạch chi tiết cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong tỉnh Khánh Hòa;

*Về quy hoạch tại các vùng, khu vực, tỉnh, thành phố:* Đã phê duyệt Quy hoạch phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ; Quy hoạch phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm phía Nam; Quy hoạch phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm miền Trung; Quy hoạch phát triển GTVT vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng Sông Cửu Long; Quy hoạch phát triển GTVT Thủ đô Hà Nội; Quy hoạch phát triển giao thông bền vững đảo Phú Quốc; Quy hoạch chi tiết đường vành đai 4 Hà Nội; Quy hoạch chi tiết đường vành đai 3, đường vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh; Điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020,...

*Hiện nay, Bộ GTVT đang tiếp tục rà soát, cập nhật, điều chỉnh các chiến lược, quy hoạch đã được duyệt và lập các quy hoạch mới, bao gồm:* Điều chỉnh Quy hoạch cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất; Điều chỉnh Quy hoạch phát triển đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 tầm nhìn sau năm 2020; Quy hoạch phát triển mạng lưới tuyến vận tải hành khách liên tỉnh đường bộ đến năm 2020; Quy hoạch chi tiết hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam; Quy hoạch cảng cạn,....

*b) Nội dung cơ bản của quy hoạch được duyệt đến năm 2020*

(1) Về đường bộ: Ưu tiên đầu tư, hoàn thành nâng cấp và mở rộng quốc lộ 1 với quy mô 4 làn xe; Triển khai đầu tư khoảng 2.000km đường cao tốc theo quy hoạch được duyệt trong đó tập trung đầu tư xây dựng trước một số đoạn đường bộ cao tốc có xét đến hiệu quả chung của việc khai thác các đoạn tuyến quốc lộ 1 song hành; Đầu tư nối thông tuyến đường Hồ Chí Minh và nâng cấp đoạn qua Tây Nguyên; Hoàn thành nâng cấp, đưa vào cấp kỹ thuật các tuyến quốc lộ còn lại; Lựa chọn đầu tư những đoạn có nhu cầu trên tuyến đường bộ ven biển gắn với đề biển.

(2) Về đường sắt: Tập trung, ưu tiên nâng cấp, hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc-Nam hiện có; tiếp tục nghiên cứu các phương án khả thi để có kế hoạch đầu tư

xây dựng phù hợp đường sắt mới khổ 1435 mm. Nghiên cứu xây dựng mới các tuyến đường sắt thuộc hai hành lang và một vành đai kinh tế Việt Nam- Trung Quốc, kết nối Asean, các tuyến nối đến cảng biển, các khu kinh tế lớn, tuyến nối các tỉnh Tây Nguyên, nối TP. HCM - Vũng Tàu và Cần Thơ.

(3) Về hàng không: Tập trung, ưu tiên đầu tư nâng cấp đồng bộ, hiện đại cảng hàng không quốc tế (Nội Bài, Cát Bi, Đà Nẵng, Tân Sơn Nhất, Cam Ranh...) và đầu tư, khai thác có hiệu quả các cảng hàng không hiện có. Khuyến khích hợp tác công tư để đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng mới cảng trung chuyển hàng không quốc tế Long Thành.

(4) Về hàng hải: Tập trung, ưu tiên đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, Cái Mép – Thị Vải; Xây dựng luồng tàu mới vào sông Hậu; Tiếp tục phát triển các cảng biển, các bến container và các bến cảng chuyên dùng đáp ứng nhu cầu trong từng thời kỳ; Xây dựng cảng khách tại khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh, Đà Nẵng, Nha Trang, Phú Quốc. Khuyến khích các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư phát triển cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong.

(5) Về đường thủy nội địa: Hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật, đảm bảo chạy tàu 24/24h các tuyến đường thủy nội địa quan trọng; Nâng cấp và xây dựng mới một số cảng chính, bến hàng hóa hành khách đáp ứng nhu cầu vận tải, đặc biệt khu vực ĐB sông Hồng và ĐBSCL.

(6) Về phát triển giao thông vận tải đô thị: Phát triển hợp lý hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đô thị và vận tải công cộng; phân đấu quỹ đất dành cho giao thông đô thị từ 16÷26%. Đối với các thành phố lớn, phát triển mạnh hệ thống xe buýt. Đầu tư nâng cấp, mở rộng và xây dựng mới các trục giao thông hướng tâm, các nút giao lập thể tại các giao lộ lớn, các tuyến tránh đô thị, các đường vành đai đô thị. Đẩy nhanh tiến độ thực hiện một số dự án đường sắt đô thị, đường sắt nội ngoại ô tại Thủ đô Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

(7) Về phát triển giao thông nông thôn: củng cố và nâng cấp mạng lưới giao thông hiện có theo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật đường giao thông nông thôn, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa-hiện đại hóa nông nghiệp- nông thôn. Tỷ lệ mặt đường cứng, rải nhựa hoặc bê tông xi măng đạt 100% đối với đường huyện, 70% đối với đường xã và 50% đối với đường thôn, xóm.

*Như vậy, phạm vi quy hoạch GTVT được lập đầy đủ cho các chuyên ngành GTVT (5 chuyên ngành), các vùng kinh tế. Nội dung các quy hoạch cũng xác định rõ các quan điểm, mục tiêu, định hướng, chính sách cũng như phân công tổ chức cụ thể khi triển khai thực hiện. Nhìn chung các quy hoạch hạ tầng giao thông được lập cơ bản phù hợp với nhu cầu, định hướng phát triển KT-XH, quy hoạch xây dựng, quy hoạch sử dụng đất của đất nước, các vùng kinh tế, cũng như những chủ trương của Đảng, Chính phủ trong từng giai đoạn cụ thể.*

### **III. Tình hình thực hiện phát triển hạ tầng giao thông theo quy hoạch**

Trên cơ sở quy hoạch GTVT được duyệt, Bộ GTVT đã phối hợp với các địa phương công bố và quản lý theo quy hoạch; phối hợp với các bộ, ngành xây dựng kế hoạch và triển khai các giải pháp thực hiện. Kết quả thực như sau:

**1. Về đường bộ:** Đã triển khai nâng cấp và mở rộng QL1 (đoạn Hà Nội – Cần Thơ), hoàn thành trong năm 2015. Về đường bộ cao tốc, đến nay đã hoàn thành và đưa vào khai thác khoảng 760km. Đang tiếp tục triển khai, cũng như chuẩn bị các thủ tục cần thiết để phấn đấu đến năm 2020 có khoảng 2.689 km đường cao tốc. Các công trình, dự án khác: Đã hoàn thành nâng cấp các tuyến quốc lộ (QL) hướng tâm quan trọng khu vực Hà Nội và thành phố HCM; Các tuyến đường ngang kết nối QL1, đường Hồ Chí Minh cũng đã và đang nâng cấp, đáp ứng nhu cầu vận tải; đã và đang hoàn thành các cầu vượt sông lớn; đã phối hợp với các địa phương rà soát việc kết hợp giữa đường ven biển và xây dựng đê biển.

**2. Về đường sắt:** Đường sắt đã từng bước được cải tạo, nâng cấp, nâng cao an toàn và rút ngắn thời gian chạy tàu trên tuyến Thống Nhất (gia cố sửa chữa các hầm khu vực đèo Hải Vân, nâng cấp hệ thống thông tin, tín hiệu) và tuyến Yên Viên - Lào Cai; kết nối đường sắt vào cảng Cái Lân... Hiện đang chuẩn bị các dự án để tiếp tục nâng cao năng lực tuyến Thống Nhất, các dự án đảm bảo an toàn chạy tàu. Đang phối hợp với UBND thành phố Hà Nội, UBND thành phố Hồ Chí Minh tập trung triển khai các dự án đường sắt đô thị.

**3. Về hàng không:** Hoàn thành, đưa vào khai thác Cảng hàng không (CHK) quốc tế Phú Quốc mới, sân bay Thọ Xuân, Nhà ga T2 Nội Bài, Đà Nẵng..., và nâng cấp các công trình tại các CHK, dự kiến năm 2016 công suất các cảng hàng không sẽ nâng lên mức khoảng 80 triệu hành khách (tăng 1,7 lần so với năm 2010). Đối với CHK quốc tế Long Thành, Bộ GTVT đã chỉ đạo lập dự án đầu tư dự án.

**4. Về hàng hải:** Cùng việc rà soát các quy hoạch làm cơ sở kêu gọi vốn đầu tư, từng bước phát triển hạ tầng cảng biển như: cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu) và các cảng khác theo quy hoạch được duyệt đưa tổng công suất các cảng lên khoảng 450 triệu tấn/năm; hiện đang đầu tư cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) để đưa vào khai thác sử dụng trong năm 2018. Tiếp tục triển khai dự án Luồng cho tàu có trọng tải lớn vào sông Hậu và kêu gọi xã hội hóa đầu tư các cảng đáp ứng nhu cầu vận tải.

**5. Về đường thủy nội địa:** Ngoài việc nạo vét, duy tu các tuyến sông trên cả nước, góp phần đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa, việc đầu tư các dự án nâng cấp các tuyến đường thủy chính, đặc biệt tại vùng đồng bằng sông Cửu Long và đồng bằng Bắc Bộ đã được quan tâm, cụ thể: Đã hoàn thành Dự án Nâng cấp các tuyến vận tải chính: Hai tuyến đường thủy phía Nam; cải tạo, nâng cấp tuyến Hải Phòng - Sơn La, Quảng Ninh - Phả Lại; Thị Vải - Soài Rạp; Việt Trì - Tuyên Quang... Đang triển khai các dự án vốn WB nâng cấp các quan trọng khác tại vùng Đồng bằng Bắc Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long.

**6. Về phát triển giao thông địa phương:** Ngoài việc chỉ đạo, phối hợp chặt chẽ với các địa phương trong đẩy mạnh phát triển GTNT; Bộ cũng đã lập và trình Thủ tướng Chính phủ Đề án xây dựng cầu dân sinh đảm bảo ATGT cho vùng dân tộc thiểu số với mục tiêu xây dựng khoảng 4.145 cầu dân sinh tại 50 tỉnh/thành phố có vùng dân tộc và miền núi (trong đó có 481 cầu treo), hiện đang triển khai trước 187 cầu.

*Có thể nói, trong thời gian qua, cùng với việc điều chỉnh chiến lược, quy hoạch*

chuyên ngành, Bộ GTVT đã tìm mọi giải pháp để triển khai thực hiện quy hoạch, cũng như quản lý đầu tư xây dựng các công trình giao thông nên nhìn chung tiến độ, chất lượng các dự án đã có chuyển biến tích cực, nhiều công trình hoàn thành vượt tiến độ phát huy ngay hiệu quả khi đưa vào khai thác phù hợp với mục tiêu quy hoạch và đáp ứng tốt hơn nhu cầu giao thông.

Theo dự kiến triển khai quy hoạch, về tổng thể đến nay có thể hoàn thành nhiều mục tiêu về phát triển KCHT giao thông. Tuy nhiên trước nhu cầu vốn lớn, nền kinh tế thế giới và trong nước gặp nhiều khó khăn, nhiều cơ chế chính sách chưa được tháo gỡ nên mục tiêu thực hiện quy hoạch đến năm 2020 gặp những khó khăn nhất định, đặc biệt là phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt nhu cầu vốn đầu tư lớn.

#### **IV. Đánh giá chung và giải pháp thực hiện**

##### **1. Đánh giá chung**

- Công tác quy hoạch ngày được quan tâm và bước đầu cơ bản đáp ứng yêu cầu định hướng cho đầu tư, triển khai các giải pháp chính sách thực hiện nên hệ thống giao thông có bước phát triển mạnh mẽ, tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy phát triển KT-XH hiệu quả, góp phần cho công tác xóa đói, giảm nghèo ở nông thôn được dư luận đánh giá cao. Tại Diễn đàn Kinh tế thế giới (WEF) công bố mức hữu dụng và chất lượng cơ sở hạ tầng giao thông của Việt Nam năm 2015 đứng vị trí thứ 74, tăng tới 16 bậc so với vị trí thứ 90 vào năm 2012, tăng 29 bậc so với vị trí thứ 103 năm 2010.

- Công tác xây dựng quy hoạch đã bước đầu đáp ứng yêu cầu định hướng cho công tác đầu tư theo thứ tự ưu tiên và là những cơ sở pháp lý quan trọng trong quá trình hình thành chủ trương, xây dựng các chính sách, kế hoạch 5 năm và hàng năm để tổ chức thực hiện.

- Trong nghiên cứu đã tranh thủ được sự phối kết hợp của các ngành, các địa phương, sự chỉ đạo sát sao của Chính phủ; huy động được sự tham gia rộng rãi của các tổ chức tư vấn, các cá nhân có kinh nghiệm.

- Trong triển khai thực hiện đã có sự rà soát, cập nhật bổ sung kịp thời.

Bên cạnh đó, trong công tác quy hoạch phát triển GTVT còn có những tồn tại sau cần nghiên cứu khắc phục:

- Kinh phí điều tra ít, thời gian yêu cầu lập quy hoạch gấp, giá cả nhiều biến động ảnh hưởng rất lớn công tác dự báo và xây dựng các chủ trương chính sách thực hiện quy hoạch nên phải điều chỉnh nhiều trong quá trình thực hiện.

- Chưa có sự thống nhất chung về quản lý nhà nước về quy hoạch. Đối với quy hoạch KT-XH và quy hoạch ngành do Bộ KH&ĐT chủ trì, quy hoạch xây dựng do Bộ Xây dựng chủ trì. Tuy nhiên trong quá trình áp dụng còn bất cập, đặc biệt là quy định và phân loại về quy hoạch vùng (lãnh thổ) và quy hoạch công trình cụ thể (ví dụ: cả Nghị định số 92/2006/NĐ-CP ngày 07/9/2006 và Nghị định số 08/2005/NĐ-CP ngày 24/01/2005 thiếu quy định cụ thể về quy hoạch chi tiết các công trình tuyến như các tuyến cao tốc đường sắt...).

- Cân đối vốn thực hiện quy hoạch gặp nhiều khó khăn, không đáp ứng nhu cầu

theo tiến trình đề xuất trong các quy hoạch.

## **2. Giải pháp**

Để khắc phục tình trạng trên, Bộ GTVT đã chủ động xây dựng và phê duyệt đề án nâng cao chất lượng công tác lập, quản lý và thực hiện quy hoạch, trong đó đưa ra các giải pháp cụ thể như:

- Nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước của Bộ trên cơ sở phối hợp với các Bộ, ngành xây dựng và hoàn thiện các văn bản pháp lý liên quan đến công tác quy hoạch phát triển GTVT, đặc biệt là phối hợp với Bộ KH&ĐT, Bộ Xây dựng rà soát, điều chỉnh, ban hành quy định về công tác lập, kiểm tra, giám sát, tổ chức triển khai thực hiện quy hoạch nhằm quản lý thống nhất; xây dựng mới định mức chi phí lập quy hoạch GTVT cho phù hợp với điều kiện phát triển xã hội, điều kiện đặc thù của ngành GTVT.

- Củng cố và kiện toàn bộ máy quản lý, cán bộ làm công tác quy hoạch GTVT nhằm tiếp cận với các phương thức, mô hình quản lý mới. Nghiên cứu hình thành bộ phận tích hợp ngân hàng dữ liệu (trong đó có các dữ liệu cơ bản các chuyên ngành, dữ liệu về quy hoạch GTVT); tăng cường đầu tư nghiên cứu, hợp tác và trao đổi kinh nghiệm với các tổ chức quốc tế về công tác quy hoạch GTVT.

- Chú trọng đánh giá thực hiện quy hoạch nhằm phát hiện những tồn tại, rút kinh nghiệm để hoàn thiện công tác này.

- Tăng cường phối hợp thực hiện với các Bộ, ngành, địa phương trong quá trình lập quy hoạch đảm bảo tính đồng bộ, gắn kết trong quy hoạch, sự phù hợp giữa quy hoạch GTVT của địa phương với quy hoạch GTVT của ngành, vùng.

- Kiện toàn hệ thống thống kê, nâng cao tính chính xác của số liệu, tiếp cận năng lực, trình độ thế giới.

- Trong triển khai thực hiện sẽ xây dựng các đề án với các giải pháp cụ thể về huy động vốn, quản lý theo mục tiêu quy hoạch được duyệt.



## **ĐỀ CƯƠNG DỰ THẢO**

### **Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch**

#### **1. Căn cứ ban hành:**

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;  
Quốc hội ban hành Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các Luật trong lĩnh vực giao thông vận tải theo Luật Quy hoạch.

#### **2. Bố cục và nội dung của Luật**

Luật dự kiến có 04 Điều. Cụ thể:

##### **Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số Điều của Luật Giao thông đường bộ**

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 6
2. Sửa đổi, bổ sung Điều 42
3. Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 46
4. Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 64

##### **Điều 2. Sửa đổi, bổ sung một số Điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa**

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 10
2. Sửa đổi, bổ sung khoản 4, 5 và 6 Điều 99
3. Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 100

##### **Điều 3. Sửa đổi, bổ sung một số Điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam**

1. Sửa đổi, bổ sung Điều 44
2. Sửa đổi, bổ sung Điều 46
3. Sửa đổi, bổ sung Điều 81
4. Sửa đổi, bổ sung Điều 82
5. Sửa đổi, bổ sung Điều 83
6. Sửa đổi, bổ sung Điều 101
7. Sửa đổi, bổ sung Điều 102
8. Sửa đổi, bổ sung Điều 103
9. Sửa đổi, bổ sung Điều 126

##### **Điều 4. Hiệu lực thi hành**

