|  |  |
| --- | --- |
| BỘ TÀI CHÍNH  **TỔNG CỤC HẢI QUAN** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày tháng năm 2024* |

**Thuyết minh**

**Thông tư Quy định về giám sát hải quan đối với hàng hóa vận chuyển qua cụm cảng container khu vực Cái Mép**

Thực hiện Thông báo số 3/TB-VPCP ngày 06/01/2022 của Văn phòng Chính phủ thông báo kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại buổi làm việc với Ban Thường vụ Tỉnh ủy Bà Rịa – Vũng Tàu; theo đó, tại điểm 2 mục III Thông báo có giao: “*2. Về chủ trương thí điểm cơ chế cảng mở tại cụm cảng công-ten-nơ khu vực Cái Mép: “Đồng ý với kiến nghị của Tỉnh, giao Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ kế hoạch và đầu tư, Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu và các cơ quan có liên quan nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách thí điểm “cảng mở” tại cụm cảng công-ten-nơ khu vực Cái Mép, trình cấp có thẩm quyền theo quy định trong quý II năm 2022*”.

Thực hiện kết luận nêu trên của Thủ tướng Chính phủ, Tổng cục Hải quan đã dự thảo Thông tư Quy định về giám sát hải quan đối với hàng hóa vận chuyển qua cụm cảng container khu vực Cái Mép (sau đây gọi là Thông tư):

**I. CĂN CỨ XÂY DỰNG THÔNG TƯ**

***1. Lý do, sự cần thiết ban hành Thông tư:***

***Thứ nhất,*** *khối lượng hàng hóa vận chuyển tại khu vực cảng Cái Mép ngày càng tăng:*

- Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được phê duyệt tại Quyết định 1579/QĐ-TTg ngày 22 tháng 09 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ, cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu là cảng biển loại đặc biệt, bao gồm các khu bến: Khu bến Cái Mép, khu bến Thị Vải, khu bến Long Sơn, khu bến sông Dinh, khu bến Côn Đảo, các bến cảng dầu khí ngoài khơi và các bến phao, khu neo đậu chuyển tải, tránh, trú bão.

- Trên địa bàn tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu hiện có 50 dự án cảng biển (bao gồm 52 bến cảng và 02 bến phao neo) đang hoạt động, tổng công suất thiết kế: 152 triệu tấn/năm. Trong đó khu vực Cái Mép – Thị Vải có 24 dự án (24 bến cảng) đang khai thác, tổng công suất thiết kế: 129 triệu tấn/năm.

- Theo quyết định 3655/QĐ-BGTVT ngày 27/12/2017 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết cảng biển Đông Nam Bộ, lượng hàng thông qua cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu dự kiến vào **năm 2020** khoảng từ **96,06 đến 100,85** triệu tấn/năm (hàng container khoảng từ **3,14 đến 3,30** triệu TEU/năm); **năm 2025** khoảng từ **127,88 đến 141,28** triệu tấn/năm (hàng container khoảng từ 5,16 đến 5,82 triệu TEU/năm); **năm 2030** khoảng từ **166,81 đến 197,93** triệu tấn/năm (hàng container khoảng từ 8,02 đến 9,51 triệu TEU/năm). Kết quả thực hiện **năm 2020**, sản lượng hàng hóa qua cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu đạt **113,23 triệu tấn** (riêng container **đạt 7,55 triệu TEU**).

Số liệu phân tích nêu trên cho thấy lượng hàng qua cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu **năm 2020** đã vượt dự báo được duyệt. Đến **năm 2021**, mặc dù chịu ảnh hưởng của đại dịch Covid, tuy nhiên sản lượng hàng qua cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu vẫn tăng so với năm 2020, đạt **113,65** triệu tấn (riêng hàng container đạt 8,44 triệu TEU), tăng 11,77% so với năm 2020.

- Tổng chiều dài các bến cảng container khu vực Cái Mép – Thị Vải khoảng 5.470 m, trung bình khoảng 600m mỗi bến. Ngoại trừ bến cảng TCIT và TCCT đang liên kết khai thác, các bến container còn lại đều đang hoạt động độc lập với 12 cổng ra vào để kiểm tra hải quan. Trong khi đó, kích cỡ tàu mẹ container cập bến ngày càng tăng khiến mỗi cảng chỉ có thể tiếp nhận được 1 tàu mẹ làm hàng tại một thời điểm. Việc chỉ tiếp nhận được 1 tàu mẹ làm hàng tại một thời điểm khiến các cảng dư thừa cầu bến, gây lãng phí đầu tư, tình trạng quá tải cầu bến ở các bến cảng nước sâu ngày càng trầm trọng do nhu cầu tiếp nhận và giải phóng các phương tiện vận tải thủy nội địa ngày càng cao, việc này dẫn đến tình trạng kẹt cầu và giảm năng suất khai thác tàu mẹ của các cảng.

Như vậy, để thúc đẩy khu vực Cái Mép – Thị Vải thành khu cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế theo Quy hoạch, cần có sự kết nối khai thác giữa các bến cảng trong cùng khu vực, đặc biệt là kết nối khai thác hàng hóa giữa các bến cảng nhằm tối ưu hóa công suất khai thác và tận dụng tối đa cầu bến của nhau.

- Khuyến nghị của chuyên gia Dự án tạo thuận lợi thương mại:

+ Tại Bảng H-1, Phụ lục H thuộc báo cáo “*Cải thiện hoạt động thương mại và logistics tại khu vực cảng Cát Lái và lân cận tại thành phố Hồ Chí Minh*” của Dự án tạo thuận lợi thương mại (USAID) tài trợ tháng 07 năm 2021 gửi Bộ Tài chính có nêu dự báo về nhu cầu container và hoạt động vận tải hàng hóa container bằng sà lan tại khu vực Cái Mép như sau:

*Bảng H-1 (Trình bày dự báo nhu cầu container từ năm 2023 đến năm 2052 theo ba kịch bản nhu cầu):*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Năm*** | ***2023*** | ***2024*** | ***2025*** | ***2026*** | ***2027*** | ***2032*** | ***2042*** | ***2052*** |
| *Cao* | *2,373* | *2,558* | *2,757* | *2,969* | *3,196* | *4,000* | *4,000* | *4,000* |
| *Cơ sở* | *2,147* | *2,303* | *2,469* | *2,646* | *2,835* | *3,908* | *4,000* | *4,000* |
| *Thấp* | *1,912* | *2,031* | *2,156* | *2,288* | *2,427* | *3,154* | *4,000* | *4,000* |

***Đơn vị tính: triệu TEU***

*Có thể tóm tắt dự báo về nhu cầu vận tải hàng hóa bằng container tại khu vực Cái Mép như sau:*

*• Trong kịch bản Cơ sở, lưu lượng container dự kiến sẽ tăng đáng kể, từ 2,147 triệu TEU vào năm 2023 lên đến 4 triệu TEU vào năm 2052, tương đương với tốc độ tăng trưởng kép trung bình 2,34%.*

*• Theo kịch bản cao (lạc quan), lưu lượng container dự kiến sẽ tăng từ 2,373 triệu TEU vào năm 2023 lên 4 triệu TEU vào năm 2052, đây là công suất theo nhu cầu của bến.*

*• Theo kịch bản thấp (thận trọng), lưu lượng container dự kiến sẽ tăng từ 1,912 triệu TEU vào năm 2023 lên 4 triệu TEU vào năm 2052, đây là công suất thiết kế của bến.*

+ Theo số liệu nêu trên, Dự án USAID cũng đã phân tích để đưa ra khuyến nghị về nhu cầu vận chuyển hàng hóa (đóng trong container) bằng sà lan, nội dung có nêu: “*Hiện tại ở cảng Cái Mép, việc xếp dỡ hàng lên xuống sà lan chủ yếu diễn ra tại các bến container, sử dụng chung các bến đón tàu nước sâu. Việc sử dụng các bến được thiết kế để tiếp nhận tàu viễn dương lớn cho loại sà lan nhỏ chạy trên sông chỉ phù hợp trong thời gian bến nhàn rỗi và tạm thời không cần đến cho việc tiếp nhận và xử lý tàu bè. Với lưu lượng tàu bè cập cảng Cái Mép ngày càng tăng, dự báo đến năm 2030, toàn bộ công suất bến của cảng Cái Mép sẽ được sử dụng cho việc tiếp nhận và xử lý tàu, và công suất bến cho sà lan chỉ còn lại rất ít (nếu có). Hơn nữa, số lượng sà lan cũng được dự báo sẽ tăng gấp ba lần. Thực tế và qua các cuộc phỏng vấn cho thấy thường xuyên xảy ra tình trạng hàng dài sà lan nối đuôi nhau chờ cập bến do lưu lượng tàu bè cập cảng Cái Mép tăng trong thời gian gần đây. Thời gian chờ đợi lâu tại các cảng về cơ bản làm tăng thêm chi phí sà lan và ảnh hưởng đến độ tin cậy của dịch vụ sà lan. Chúng tôi tin rằng để đáp ứng lưu lượng sà lan lớn trong tương lai, cảng Cái Mép cần xây dựng các bến sà lan chuyên dụng. Tốt nhất, đối với mỗi cụm cảng kết nối, cần có bến sà lan chung để tránh việc phải dịch chuyển sà lan giữa các cảng.”*

Trên cơ sở kết quả phân tích nêu trên cho thấy, khối lượng vận chuyển hàng hóa tại khu vực cảng Cái Mép ngày càng tăng và để đáp ứng khối lượng công việc của doanh nghiệp (hãng tàu, đại lý hãng tàu, người khai hải quan, công ty logistics, doanh nghiệp kinh doanh cảng) thì nhất thiết cần bổ sung quy định nhằm tạo điều kiện hơn nữa các biện pháp vận chuyển, giám sát hàng hóa giữa các bến cảng trong cụm cảng Cái Mép.

***Thứ hai,*** *nhu cầu kết nối giữa các hãng tàu, đại lý hãng tàu có hàng hóa cập tại các bến cảng khác nhau trong cùng khu vực Cái Mép ngày càng cao:*

Theo phản ánh của các đơn vị (đại diện Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, Cục Hải quan tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, Hãng tàu, Đại lý hãng tàu, Công ty logistics và Doanh nghiệp kinh doanh cảng tại khu vực cảng Cái Mép) bằng văn bản và tại các buổi làm việc trực tiếp có nêu:

*- Các hãng tàu có hàng ở hầu hết các bến cảng Cái Mép dẫn đến nhu cầu chuyển hàng liên cảng trở nên thiết yếu. Sản lượng container xuất nhập khẩu qua khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải ngày càng tăng dẫn đến tình trạng tắc nghẽn tại cảng và gây rủi ro hoạt động ngoại thương dẫn đến không đảm bảo sản xuất và tiếp tục các hợp đồng kinh tế, khi hàng hóa kẹt tại cảng sẽ làm tăng chi phí rất lớn về lưu kho bãi, các khoản phạt hợp đồng ngoại thương, chi phí logistics tăng cao. Các container tắc nghẽn tại cảng còn làm cho công tác kiểm tra, giám sát hàng hóa cũng như xử lý các thủ tục hải quan sẽ phức tạp và khó khăn hơn rất nhiều.*

*- Hàng xuất, nhập khẩu chiếm 85% đến và đi từ khu vực TP. Hồ Chí Minh. Sà lan vận chuyển có sức chở lớn, đến 300 TEU do đó để chuẩn bị đủ cho sà lan vận chuyển thì cần thu gom từ các cảng, điều đó dẫn đến nhu cầu vận chuyển liên cảng lớn. Nhiều cảng không có cầu bến để tiếp nhận sà làn nên nhu cầu cần có cảng sà lan chuyên dụng phục vụ cho cả khu vực.*

Nếu áp dụng với hình thức vận chuyển độc lập theo quy định hiện hành đối với hàng hóa luân chuyển trong khu vực Cái Mép thì đều phải niêm phong hải quan. Điều này dẫn đến mất nhiều thời gian và chi phí để thực hiện, cụ thể:

- Về thời gian: Trong điều kiện khai thác thuận lợi, để thực hiện niêm phong hải quan theo quy định cho lô hàng khoảng 50 container thì cần khoảng 10 giờ (gồm thời gian chuẩn bị trang thiết bị, nâng hạ container, bố trí khu vực hạ bãi...), chiếm đến 42% tổng thời gian thực hiện chuyển cảng cho lô hàng. Thời gian có thể lâu hơn nếu doanh nghiệp kinh doanh cảng phải tập trung thiết bị khai thác tàu mẹ để giải phóng tàu đúng kế hoạch hoặc bãi không đủ diện tích để phục vụ cho hoạt động niêm phong với số lượng lớn container.

- Về chi phí: Hiện nay, chi phí nâng, hạ container và chuẩn bị (bố trí khu vực và cử người hỗ trợ việc giám sát an ninh, an toàn trong quá trình niêm phong hàng hoá) chiếm khoảng 30% trên tổng chi phí chuyển cảng. Chi phí chuyển cảng cao là một trong những yếu tố làm cho hãng tàu hạn chế đưa hàng trung chuyển về Cái Mép.

***Thứ ba,*** *yêu cầu cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực hải quan:*

Với khối lượng hàng hóa, công việc của doanh nghiệp và cơ quan hải quan ngày càng tăng trong thời gian qua và để đáp ứng nhu cầu liên kết của các hãng vận tải, đáp ứng mục tiêu giảm chi phí logistics nhưng vẫn đảm bảo công tác giám sát hải quan đối với hàng hóa vận chuyển chịu sự giám sát hải quan qua lại giữa các cảng trong cụm cảng container khu vực Cái Mép thì cần thiết nghiên cứu, xây dựng cơ chế thí điểm (là cơ sở tổng kết, đánh giá, rút kinh nghiệm) và cần xây dựng một hệ thống quản lý, giám sát đối với loại hình vận chuyển chịu sự giám sát hải quan theo hướng tích hợp được các khâu (thủ tục, giám sát) được liên kết chặt chẽ hơn nhưng vẫn đảm bảo giảm thiểu các thủ tục hành chính thông qua bỏ bước phải can thiệp thủ công bằng con người như quy định hiện nay (Điều 51 Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25 tháng 3 năm 2015 của Bộ Tài chính), cụ thể:

- Cần loại bỏ bước niêm phong hải quan, kiểm tra số niêm phong, số container do công chức hải quan thực hiện như quy định tại tiết d.2, tiết d.3 khoản 1 Điều 51 Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25 tháng 3 năm 2015 của Bộ Tài chính (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 29 Điều 1 Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20 tháng 4 năm 2018) để tích hợp với quy trình kiểm tra của cảng theo hướng tiếp nhận kết quả thông tin kiểm tra, đối chiếu do doanh nghiệp kinh doanh cảng đi và đến thực hiện thông qua Hệ thống, việc này sẽ giúp giảm thời gian thực hiện thủ tục của doanh nghiệp và hải quan.

- Tăng cường biện pháp kiểm tra, giám sát hải quan thông qua áp dụng các phương tiện kỹ thuật (như Hệ thống định vị phương tiện vận tải– GPS/AIS, Hệ thống ca-mê-ra giám sát/nhận dạng, Hệ thống seal định vị điện tử…) nhằm hạn chế tối đa sự can thiệp của công chức hải quan nhưng vẫn đảm bảo tính chính xác, kịp thời trong việc theo dõi hành trình vận chuyển, đưa hàng vào, ra khu vực cảng.

Từ các lý do nêu trên, căn cứ theo chỉ đạo nêu tại Thông báo số 3/TB-VPCP của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Tài chính thấy rằng cần thiết ban hành Thông tư giám sát hải quan đối với hàng hóa vận chuyển qua cụm cảng container khu vực Cái Mépnhằm tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, giảm chi phí cho doanh nghiệp nhưng vẫn đảm bảo thực hiện tốt công tác quản lý, giám sát hải quan.

***2. Căn cứ ban hành Thông tư:***

Căn cứ Bộ Luật Hàng hải, Luật Hải quan và các văn bản hướng dẫn thì quy định hiện hành chưa có định nghĩa hay khái niệm về “cảng mở” và qua nghiên cứu đặc điểm, kinh nghiệm hoạt động cảng mở trên thế giới, Bộ Tài chính cho rằng để áp dụng khái niệm “cảng mở” tại Việt Nam thì nhất thiết phải sửa đổi, bổ sung các Luật, Bộ Luật có liên quan (như Bộ Luật hàng hải năm 2015, Luật Hải quan năm 2014) để làm rõ khái niệm, cơ chế, chính sách về thuế, điều kiện, phạm vi, đối tượng và các dịch vụ được hoạt động trong khu vực cảng mở. Vì vậy, Bộ Tài chính đề xuất giải pháp trước mắt là tập trung giải quyết vấn đề đơn giản hóa thủ tục, về lâu dài khi sửa đổi, bổ sung các Luật có liên quan sẽ nghiên cứu, đề xuất sửa đổi, bổ sung để làm rõ khái niệm “cảng mở” để đảm bảo cơ sở pháp lý khi triển khai thực hiện.

a) Thẩm quyền ban hành quy định về giám sát hải quan:

- Việc ban hành Thông tư thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Tài chính theo quy định tại khoản 16, Điều 2 Nghị định số 14/2023/NĐ-CP ngày 20/4/2023 của Chính phủ.

- Căn cứ khoản 5 (Giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh) Điều 34 Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21 tháng 01 năm 2015 của Chính phủ quy định “*Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định cụ thể về giám sát hải quan.*”. Nội dung điều chỉnh

b) Trách nhiệm trong hoạt động giám sát hải quan:

- Tại Điều 39 Luật Hải quan quy định trách nhiệm của cơ quan hải quan như sau: “*1. Thực hiện các phương thức giám sát phù hợp tạo thuận lợi cho hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu, xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh ... 2. Sử dụng phương tiện, thiết bị kỹ thuật bảo đảm giám sát hải quan theo quy định của Luật này. 3. Hướng dẫn, kiểm tra việc tuân thủ các quy định về giám sát hải quan của người khai hải quan, doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi, cơ sở sản xuất hàng hóa xuất khẩu và các bên có liên quan.*”

- Tại Điều 40 Luật Hải quan quy định trách nhiệm của người khai hải quan, người chỉ huy hoặc người điều khiển phương tiện vận tải như sau: “…*2. Bảo đảm nguyên trạng hàng hóa và niêm phong hải quan; vận chuyển hàng hóa theo đúng tuyến đường, lộ trình, thời gian được cơ quan hải quan chấp nhận…3. Sử dụng hàng hóa đúng mục đích khai báo với cơ quan hải quan. 4. Sử dụng phương tiện vận chuyển hàng hóa đủ điều kiện theo quy định để cơ quan hải quan áp dụng các phương thức giám sát hải quan phù hợp. 5. Xuất trình hồ sơ và hàng hóa cho cơ quan hải quan kiểm tra khi được yêu cầu …*

- Tại Điều 41 Luật Hải quan quy định trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi như sau: “*1. Bố trí địa điểm để lắp đặt phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ giám sát hải quan theo yêu cầu của cơ quan hải quan. 2. Kết nối hệ thống thông tin quản lý hàng hóa của doanh nghiệp với hệ thống thông quan điện tử của cơ quan hải quan để quản lý hàng hóa đang chịu sự giám sát hải quan đưa vào lưu giữ, đưa ra khỏi khu vực cảng, kho, bãi.... 4. Cung cấp thông tin và phối hợp với cơ quan hải quan trong việc theo dõi, kiểm tra, giám sát hàng hóa ra, vào, lưu giữ tại khu vực cảng, kho, bãi...6. Chỉ cho phép vận chuyển hàng hóa ra, vào khu vực cảng, kho, bãi khi có chứng từ của cơ quan hải quan…”*

c) Thủ tục hải quan hàng hóa vận chuyển chịu sự giám sát hải quan:

- Tại Điều 6 Nghị định số 08/2015/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 4 Điều 1 Nghị định số 59/2018/NĐ-CP ngày 20/4/2018) của Chính phủ quy định đối tượng chịu sự giám sát hải quan bao gồm “*hàng hóa vận chuyển chịu sự giám sát hải quan*”;

- Tại Điều 50 Thông tư số 38/2015/TT-BTC (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 28 Điều 1 Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018) của Bộ Tài chính quy định chung về các trường hợp hàng hóa vận chuyển chịu sự giám sát hải quan bao gồm: *(i) Hàng hóa vận chuyển chịu sự giám sát hải quan thực hiện thủ tục hải quan theo hình thức vận chuyển độc lập; (ii) Hàng hóa chuyển cửa khẩu chịu sự giám sát hải quan thực hiện thủ tục hải quan theo hình thức vận chuyển kết hợp; và (iii) Các trường hợp phải niêm phong hải quan.*

- Tại Điều 51b Thông tư số 38/2015/TT-BTC (được bổ sung tại khoản 30 Điều 1 Thông tư số 39/2018/TT-BTC ngày 20/4/2018) của Bộ Tài chính đã hướng dẫn cụ thể *thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu chuyển cửa khẩu thực hiện thủ tục theo hình thức vận chuyển độc lập*.

**II. QUAN ĐIỂM, NGUYÊN TẮC XÂY DỰNG THÔNG TƯ**

1. Quy định trong dự thảo Thông tư không chồng chéo, mâu thuẫn với các quy định pháp luật khác.

2. Quy định tại dự thảo Thông tư phải cụ thể, chi tiết, phù hợp thực tiễn, không chồng chéo trong quản lý và tổ chức thực hiện.

3. Thông tư đáp ứng được yêu cầu cải cách thủ tục hành chính thông qua giảm các khâu, bước, thời gian thực hiện thủ tục theo quy định hiện hành nhằm tạo thuận lợi trong hoạt động vận chuyển hàng hóa giữa các cảng nhưng vẫn đảm bảo công tác quản lý, giám sát hải quan.

4. Thông tư đáp ứng được yêu cầu áp dụng công nghệ trong việc quản lý, giám sát hàng hóa trong quá trình vận chuyển, đưa vào, lưu giữ, đưa ra khu vực giám sát hải quan.

**III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG THÔNG TƯ**

1. Từ tháng 7-10/2022, Bộ Tài chính (Tổng cục Hải quan) đã biên soạn, soát xét, xây dựng dự thảo (lần 1) và tổ chức đoàn công tác khảo sát, làm việc tại tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu để xin ý kiến tham gia về nội dung dự thảo Thông tư quy định về giám sát hải quan đối với hàng hoá vận chuyển chịu sự giám sát hải quan giữa các cảng trong cùng cụm cảng container khu vực Cái Mép theo chỉ đạo nêu tại Thông báo số 3/TB-VPCP của Thủ tướng Chính phủ

2. Tại các buổi làm việc, đại diện UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu (Sở GTVT, đại diện Sở Công Thương), Cục Hải quan tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, các doanh nghiệp kinh doanh cảng (gồm cảng CMIT, Gemalink, TCTT, SSIT, TCIT, TCCT, CAMIL), Hãng tàu (gồm MSC, Maersk, CMA) đã có ý kiến tham gia về quan điểm, chủ trương đều ủng hộ về việc cần thiết ban hành Thông tư thí điểm; đồng thời, nêu các kiến nghị cụ thể về việc cần tạo thuận lợi hơn nữa cho hoạt động vận chuyển hàng hóa giữa các cảng trong cùng khu vực Cái Mép như: Khi thực hiện thủ tục vận chuyển hàng hóa thì sử dụng niêm phong của hãng vận chuyển mà không phải niêm phong hải quan; Hãng tàu được thực hiện sửa đổi, bổ sung thông tin cảng dỡ hàng, cảng đích trong thời hạn 48 giờ kể từ khi tàu cập tại bến cảng mới; nghiên cứu giải pháp theo hướng tận dụng hạ tầng kỹ thuật hiện nay và phát huy tối đa việc tích hợp các phần mềm hiện hữu để giảm thiểu chi phí phát sinh khi triển khai...

Trên cơ sở khảo sát và ý kiến tham gia góp ý (trực tiếp, bằng văn bản) của các đơn vị (UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, các đơn vị thuộc Bộ Tài chính, Cục HQ tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, Hãng tàu, đại lý hãng tàu, Công ty Logistics và các doanh nghiệp kinh doanh cảng có liên quan), Bộ Tài chính (Tổng cục Hải quan) đã tiếp thu, hoàn chỉnh nội dung dự thảo Thông tư (xin gửi kèm).

**IV. BỐ CỤC, NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA THÔNG TƯ**

**1. Về tên gọi, đối tượng, phạm vi điều chỉnh của Thông tư**

- Về tên gọi của Thông tư: Bộ Tài chính đề xuất tên Thông tư là *“**Quy định về giám sát hải quan đối với hàng hóa vận chuyển qua cụm cảng container khu vực Cái Mép”*

*-* Đối tượng áp dụng gồm: (i) Hãng tàu, đại lý hãng tàu, công ty giao nhận hoặc người được uỷ quyền; (ii) Doanh nghiệp kinh doanh cảng; (iii) Cơ quan hải quan, công chức hải quan; (iv) Cơ quan, tổ chức khác có liên quan.

- Phạm vi điều chỉnh: Hàng hóa vận chuyển chịu sự giám sát hải quan trong các trường hợp: (i) Hàng hóa vận chuyển độc lập và hàng hóa trung chuyển giữa các bến cảng trong cụm cảng container khu vực Cái Mép; (ii) Hàng hóa vận chuyển độc lập và hàng hóa trung chuyển đến hoặc đi từ cụm cảng container khu vực Cái Mép.

**2. Về bố cục, nội dung dự thảo:**

Dự thảo Thông tư gồm 06 Điều, cụ thể:

*- Điều 1. Phạm vi áp dụng;*

*- Điều 2. Đối tượng áp dụng;*

*- Điều 3. Nguyên tắc thực hiện;*

*- Điều 4. Giám sát hải quan đối với hàng hóa vận chuyển độc lập và hàng hóa trung chuyển giữa các bến cảng trong cụm cảng container khu vực Cái Mép*

*- Điều 5: Giám sát hải quan đối với hàng hóa vận chuyển độc lập và hàng hóa trung chuyển đến hoặc đi từ cụm cảng container khu vực Cái Mép*

*- Điều 6. Tổ chức thực hiện;*

*- Điều 7. Hiệu lực thi hành.*

Nội dung chính của Thông tư được quy định tại Điều 3, Điều 4, Điều 5 nhằm hướng dẫn phương thức, biện pháp giám sát và cụ thể hóa trách nhiệm của các bên có liên quan (người khai hải quan; Chi cục Hải quan nơi hàng hóa vận chuyển đi, Chi cục Hải quan nơi hàng hóa vận chuyển đến; doanh nghiệp kinh doanh cảng) nhằm mục tiêu giảm thời gian, chi phí khi phát sinh việc vận chuyển hàng hóa giữa các cảng trong cụm cảng container khu vực Cái Mép.

Trên đây là nội dung thuyết minh gửi kèm dự thảo Thông tư *Quy định về giám sát hải quan đối với hàng hóa vận chuyển qua cụm cảng container khu vực Cái Mép* để triển khai chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ nêu tại điểm 2 mục III Thông báo số 3/TB-VPCP ngày 06/01/2022 của Văn phòng Chính phủ./.

**-------------------------------------------------------------------------------**